

Santiago Marín Vicuña

Viajando

Impresiones y reflexiones

NASCIMENTO

VIAJANDO

VIAJANDO

por

Santiago Marín Vicuña

Miembro de los Institutos de Ingenieros de Argentina, Brasil, Chile y Perú; de las Sociedades de Geografía e Historia de Santiago y Lima; de la Academia de Ciencias Económicas; del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano de Washington; de la Pan American Highway Commission; Delegado Técnico de Chile en la V Conferencia Panamericana; etc., etc.

PÁGINAS ÍNTIMAS

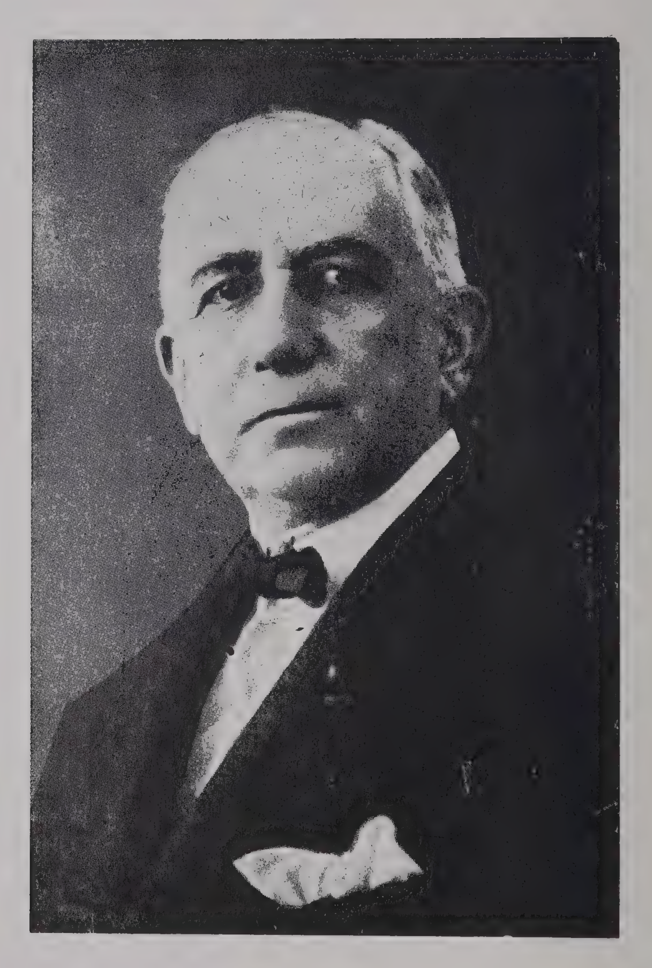
Cada día es una existencia en miniatura

LUBBOCK.

IMPRENTA NASCIMENTO
SANTIAGO :: CHILE :: CONCEPCIÓN
1928

DE ESTE LIBRO SE HA HECHO UNA TIRADA ESPECIAL, EN PAPEL DE LUJO Y *numerada* DE 1 A 30.

Impreso en los talleres
de la Editorial Nascimento
Arturo Prat 1430
Santiago de Chile.—1928



Ing. Santiago Marín Vicuña

A mi esposa e hija Carmen dedico estas páginas, escritas de prisa y vividas en conjunto.

DE DON
JOSÉ MIGUEL ECHENIQUE

La historia no puede ser escrita en forma definitiva por los contemporáneos, que, directa o indirectamente, reciben la influencia del medio en que han vivido o de las pasiones del momento. Los escritores que, en los siglos siguientes, toman a su cargo la misión delicada de fijar la verdad histórica en la narración de los sucesos de una época y de explicar la relación entre las causas y los efectos que los produjeron, necesitan del acopio de notas, documentos e impresiones legadas por testigos hasta cierto punto oculares.

Los antiguos reyes viajaban con sus cronistas y la tarea de narrar los hechos de la vida de sus soberanos era una misión hasta cierto punto *oficial.*

Cuando el *Rey*, o el *Ministro*, o el *General* que comandaba los ejércitos, creía haber solucionado un arduo problema o realizado un gesto brillante, llamaba al cronista y le decía:

—Escriba esto.

En las democracias modernas los cronistas de carácter oficial parecen anacrónicos. La vida es más intensa y los acontecimientos se desarrollan con tal rapidez, que la misión de ese historiador-único, a sueldo de Estado, desmerecería como fuente de información. Quienes intenten desviar el curso de la historia con métodos anticuados, caen en el ridículo.

La fuente de estudios para los futuros escritores se encuentra, pues, en los libros de *Memorias*, en en las narraciones de viajes, y en las apreciaciones de la prensa diaria.

El siglo XX se presenta como un competidor de los siglos más extraordinarios de la historia del mundo. Supera al siglo IV y la evolución de Constantino y al siglo XVI y la Revolución del Renacimiento. El futuro historiador se lanzará con seguridad en un océano de publicaciones, de narraciones y de impresiones acerca del progreso material de nuestra época. Deberá hacer la síntesis de los acontecimientos más variados y para juzgarlos de-

berá tomar una balanza y pesar las opiniones, juzgarlas, y dar su fallo sobre corrientes tan diversas y que libremente se han desarrollado en medio de una atmósfera de extraordinaria independencia, lejos de los cronistas oficiales.

Prestarán un señalado servicio a esos estudios futuros, los escritores modernos que *viajan*, que *observan* y que *anotan* sus propias impresiones acerca de la forma en que se ejercita la acción del progreso en los diversos países del orbe, y en los casos en que el escritor ha sido dotado de una educación científica, si sus juicios están sometidos a las reglas de las matemáticas, sus apreciaciones adquirirán mayor valor.

Estas reflexiones me han sido sugeridas por la lectura de las narraciones que con el título *Viajando,* hace el ingeniero chileno don Santiago Marín Vicuña de sus jiras por las naciones de la América y de la Europa.

Me referiré principalmente al capítulo que se relaciona con los Ferrocarriles de la Italia.

Después de comunicarnos las impresiones de su visita a la piadosa Umbría, la tierra de San Francisco, el ingeniero toma sus reglas de matemáticas y las aplica a los ferrocarriles de Mussolini. No desprecia las ideas que nacen del alma y, sin que-

rerlo, nos dice que también los matemáticos tienen corazón y sentimientos, y que se elevan y se afligen con los dolores de la Humanidad y se complacen con el espectáculo de esos seres extraordinarios que, como San Francisco de Asís, envía la Providencia como ejemplo y como antorcha en medio de esos dolores.

El mundo entregado a sus especulaciones y a sus luchas por la riqueza se acordó en pleno siglo XX, del santo pobre de Asís y los viajeros que visitan esa tierra, que guarda los recuerdos de veintisiete siglos, se detienen en la Umbría y meditan acerca de las virtudes de un hombre que prefirió ser un *mendigo*, a los elevados cargos que le ofrecía la fortuna de sus padres. Esas impresiones las consigna el señor Marín Vicuña en el capítulo titulado *En Tierras Consagradas*, uno de los más hermosos de este libro.

La lectura del libro que analizo, muestra que la visita a Italia ha hecho del ingeniero Marín Vicuña un fervoroso defensor del régimen fascista y bueno es decir que su entusiasmo descansa en los números, no en impresiones.

Los ferrocarriles de una nación, tan poblada y rica como Italia, producían sumas considerables en la época anterior a la guerra europea; los trastor-

nos de movilización bélica y del estado de guerra no perturbaron grandemente esa producción, y hasta alcanzó a producirse un pequeño déficit. Pero el advenimiento del desorden comunista, que afligió a la Italia durante los años 1919, 1920, 1921 y 1922, elevó esas pérdidas hasta la suma, al parecer fabulosa, de *mil cuatrocientos millones de liras* en el último de esos años. Los comunistas favorecieron el robo organizado de mercaderías en las diversas secciones de la Empresa Nacional que tenía a su cargo los ferrocarriles.

En esos momentos, como lo decía, apareció Mussolini con sus fascistas, y un hombre de gran energía, el señor Ciano, tomó las riendas del Ministerio de Ferrocarriles, y un ingeniero de gran competencia, el señor Oddone, su dirección comercial y técnica. El déficit ha desaparecido en cuatro años y la red ferroviaria ha presentado ya saldos *a favor* desde el año 1926. Es reaccionar...!

El señor Marín Vicuña da el nombre de *cruzada nacional* a la campaña de moralidad y de economías impuestas por el Gobierno de Mussolini en la administración de los ferrocarriles y pide que ese ejemplo sea presentado a las naciones de la América, para que enmienden o fijen rumbos en sus administraciones.

Los cuadros que ofrece al observador el espectáculo del comunismo es aterrante en todos los países que han sido víctimas de esa avalancha de destrucción. Los Gobiernos de orden deben presentarlos a los habitantes de todos los pueblos, para que la semilla no caiga en tierra fecunda y el error diseminado por la literatura bolchevista no encuentre prosélitos en estas naciones ávidas de novedades.

El ingeniero señor Marín Vicuña es acreedor a la gratitud de sus conciudadanos porque ha presentado ese cuadro consolador de la *reacción* producida en Italia con el Gobierno *de orden*, después de la desolación comunista que amenazó destruir los cimientos de ese bello edificio social de la Italia moderna, digna hija de la Roma de los años prósperos del Imperio Romano, y de las libertades cívicas de la era pontifical.

Cuentan los biógrafos que el Emperador Carlos V, encerrado ya en el monasterio de Yuste, llamó en cierta ocasión al cronista de su reinado, Sepúlveda, que había escrito una elegante historia en latín, y le dijo que sólo diera cabida en ella a los hechos ciertos y comprobados y, como el cronista le rogase que le permitiera leerle algunos capítulos,

el Emperador no lo consintió porque, «retirado del mundo, ya no quería oír *adulaciones*, ni alabanzas».

En esas palabras puede encontrar el escritor contemporáneo las dos reglas principales que deben servirle de guía para la narración de los sucesos de los cuales es testigo: decir la verdad y evitar la adulación, en cuanto favorece al poderoso. Las alabanzas deben serles tributadas por los que vienen más tarde.

El ingeniero don Santiago Marín Vicuña es ya autor de un medio ciento de narraciones y de estudios contemporáneos, todos impregnados de la exactitud matemática de un profesional, y que seguramente mucho servirán, porque de ellos podrán obtenerse datos exactos acerca de los grandes problemas actuales que afectan la vida nacional.

José Miguel Echenique Gandarillas,
Ex-Ministro Plenipotenciario de Chile en el Perú y ex-Diputado al Congreso Nacional.

ANTECEDENTES

Desde hace años llevo siempre conmigo, sobre todo cuando viajo, un libro, que intencionadamente he titulado Páginas Íntimas, *en el cual periódicamente anoto y comento hechos de interés personal o colectivo que se desarrollan a mi vista o con mi intervención.*

Como algunas de esas anotaciones y comentarios suelen tener interés para extraños, en más de una ocasión me he dejado tentar por insinuaciones afectuosas y bien intencionadas de amigos, dándolas a conocer al público en sendos libros, benévolamente acogidos por la crítica, dada quizás la patriótica inspiración que los ha generado.

Las publicaciones de esta naturaleza hasta ahora aparecidas, son:

1.º A través de la Patagonia, *en la que relato (en mi carácter de ingeniero auxiliar de una de las comisiones técnicas que estudiaron la línea divisoria internacional entre Argentina y Chile), dos curiosos viajes hechos a esa región tan poco conocida aún.*

2.º Problemas Nacionales, *en la cual doy a conocer, con comentarios apropiados, una serie de necesidades públicas observadas en diversas excursiones realizadas de Norte a Sur de la República, de Tacna a Punta Arenas.*

3.º Ecos de un Centenario, *destinada a relatar incidencias hasta cierto punto personales, ocurridas en una interesante excursión por el Brasil en 1922, con motivo de una visita practicada a Río de Janeiro, en cumplimiento de una misión oficial con que fuí honrado por mi Gobierno, al celebrarse el primer centenario de la independencia de esa nación amiga, y*

4.º Por los Estados Unidos, *dedicada a consignar datos y observaciones de bastante interés, recogidas en un posterior viaje a la gran República del Norte, especialmente invitado por la Unión Panamericana de Washington para estudiar la política y proyecciones atribuídas en ese país al programa de la alta vialidad pública en ejecución.*

Y continuando así en tales propósitos de bien público, paso ahora a publicar un otro trabajo, de igual índole, destinado a consignar una serie de impresiones y enseñanzas recogidas en una reciente jira por las Naciones más adelantadas de la Europa, que espero sean útiles al progreso y edsarrollo de las actividades de mi país, que no otros son los sinceros anhelos del autor.

S. M. V.

Mayo de 1928.

EN EL TRASANDINO

Buenos Aires, 19 de Febrero de 1927.

Las provincias de Cuyo, como todos lo saben, pertenecieron primitivamente a Chile y para ellas construyó, en las finalidades del siglo XVIII, el progresista Gobernador de Chile D. Ambrosio O'Higgins, un renombrado camino, a través de pasajes ásperos y de una cordillera extraordinariamente escabrosa; pero después, atendiendo soluciones geográficas, dictadas por España, pasaron a depender políticamente del Virreinato del Plata, aunque conservando con nuestro país las antiguas y tradicionales vinculaciones del pasado.

Era tan extensa y tan desolada la pampa, la inhospitalaria pampa que se extiende hacia el Oriente, hacia Buenos Aires, que era preferible salvar la cordillera y comerciar así las producciones en los apacibles valles del Aconcagua.

Andando los años y cuando aún en la Argentina se

carecía en absoluto de líneas férreas, que llegaron relativamente tarde, la conveniencia de arraigar a firme esta vinculación comercial, dictada por la tradición y la menor distancia, hizo surgir en los cerebros privilegiados de dos chilenos, los hermanos Juan y Mateo Clark, la idea que pareció al comienzo visionaria, de construir a través de tantas fragosidades, un ferrocarril, que hiciera de Valparaíso el puerto definitivo de los ya importantes emporios de San Juan, Mendoza y San Luis; pero nuestro Gobierno se mostró entonces tan rehacio, tímido y mezquino ante esta genial concepción, que en vez de ayudar desde sus principios a los concesionarios con las garantías financieras solicitadas, dejó correr impasiblemente los años, dando así a su vecina, a la Argentina, oportunidades para que construyera las líneas férreas llamadas a desviar hacia el Atlántico el comercio que tradicionalmente había sido tributario del Pacífico.

Los hermanos Clark, como le decíamos, iniciaron sus gestiones para construir el ferrocarril transandino que lleva su nombre, en 1872, cuando Argentina aún no pensaba en extender sus comunicaciones hacia allá, y si los dirigentes de Chile hubieran dado en esa época las garantías que sólo vinieron a otorgar en 1904, treinta y dos años después, la solución del futuro habría sido seguramente distinta, como que el ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, hacia el poniente, sólo llegó a Mendoza, a una distancia de 1,000 kms., en 1886, cuando la empresa chilena apenas si había logrado extender los rieles hasta *El Salto del Soldado*, a 24 kms., al oriente de los Andes, y venciendo todavía dificultades y tropiezos incontables.

Pero la tenacidad de los señores Clark pudo más que la desidia de nuestro Gobierno y la obra quedó por fin terminada y solemnemente inaugurada en abril de 1910, cuando ambas naciones, Chile y Argentina celebraban alborozadas el glorioso aniversario de la batalla de Maipú, en que ambos ejércitos unidos consolidaron *ad-eternum* la Independencia Sud Americana.

Van, pues, transcurridos más de tres lustros de explotación de esta línea internacional, tiempo seguramente suficiente para apreciar sus efectos de intercambio, y si han sido satisfechos o no los pronósticos formulados por sus primitivos iniciadores.

Desde luego, podemos anotar un hecho funesto a los intereses de Chile y que amortigua muchas responsabilidades y es que esta línea, por su lenta y accidentada construcción, ha sido desde un comienzo supeditada en su explotación por el Ferrocarril del Pacífico ya citado, cuyos directores, sobre todo en los primeros tiempos, tuvieron influencias y predominio incontrarrestable en los destinos del Transandino y muy especialmente en su sistema de tarificación, hasta el punto de poder citarse casos de artículos que era más caro transportar desde Los Andes a Mendoza, que desde Los Andes a Buenos Aires.

¡La parte valía más que el todo!...

Esta anomalía incalificable dió origen a una corriente de *unificación administrativa* de los dos tramos del Trasandino, el chileno y el argentino, que sólo logró éxito hace cinco años; pero desgraciada y arbitrariamente, el *Convenio* fijó como cede del Directorio común, la lejana ciudad de Londres, entregándose así la administración de una línea sud-

americana, a personas extrañas a nuestras modalidades y absolutamente ignorantes, si no contrarias a nuestras conveniencias y necesidades inmediatas.

En esta forma, y apesar de los intereses vinculatorios chileno-argentinos, en materia de sociabilidad y de comercio, todo marcha en esta Empresa al sabor inglés y de personajes de la City, que creen obtener más dinero y beneficio en la explotación del Trasandino subiendo más y más las tarifas de transporte, hasta el punto que un viaje de Santiago a Buenos Aires, en condiciones deprimentes, en materia de *confort* y con un recorrido que sólo alcanza a un total de 1,430 kms., cuesta ya más de £ 27, lo que ha autorizado a don Mateo Clark para decir en un reciente artículo que el Trasandino es el ferrocarril más caro del mundo!....

Y esa es seguramente la verdad.

Desde Los Andes a Mendoza, por ejemplo, para un recorrido de 250 kms. y subiendo sólo dos mil trescientos cincuenta metros verticales, se cobra £ 14.5 y desde Arica a La Paz, con una distancia casi el doble, de 480 kms., y altura de 4,200 mts. sobre el mar, sólo hay que pagar £ 2.10....

Pero hay aun otras anomalías en la explotación del Trasandino que conviene dar a conocer y que hasta cierto punto *hieren* nuestras susceptibilidades patrióticas, como que son directamente originadas por el predominio que aún conserva sobre esa línea el Directorio del Pacífico.

Un pasaje de primera clase, por ejemplo, desde Los Andes a Mendoza cuesta como se ha dicho y para un recorrido limitado de 250 kms., $ 162 nacionales argenti-

nos, o sea, $ 567 chilenos; y desde Mendoza a Buenos Aires, para una distancia *cuatro veces mayor,* de 1.050 kms., se paga únicamente $ 68 nacionales, es decir, $ 238 chilenos.

¡Menos de la mitad, para un recorrido cuatro veces superior!...

—Hay equidad, hay decencia en estos valores?

—Compensa esa enorme, esa absurda diferencia el hecho de tener que vencer el primer tramo la subida de Los Andes a la cumbre, y de desarrollarse el segundo en una extensa planicie?

—Evidentemente no.

Comentaba yo en el viaje éstas y otras anomalías, largas de citar, cuando uno de los comensales, que resultó ser una persona extraordinariamente interiorizada en estas cuestiones, agregó muchos datos que agravaban los perjuicios que está acarreando a Chile la administración inglesa del Trasandino. Conviene dar a conocer lo que en mi presencia expuso este caballero, que resultó ser nada menos que el *Agente General de la Asociación de Fomento del Turismo a Chile.*

—La Empresa que yo represento y que sirvo con entusiasmo, nos dijo don Carlos P. Oliva, viene desde hace años preocupándose de establecer una corriente de turistas argentinos hacia Chile, no difícil de procurar y encauzar, si se atiende a las bellezas naturales de ese país y a su baja moneda. Cada nacional nuestro se convierte allá en tres y medio pesos chilenos a lo menos.

Pues bien, agregó, nuestra propaganda constante y entusiasta sobre todo, empezaba ya a ser coronada por un

éxito halagador, gracias a una tarifa que estimábamos aceptable, que habíamos logrado fijar con el anterior Gerente; y en esa forma transportamos mil personas en 1925 y tres mil en 1926, y cuando creíamos fundadamente, elevar esta cifra a diez mil turistas en el presente año, de improviso ha llegado de Londres un nuevo Gerente, con el *mandato* o instrucciones precisas y terminantes de obtener más dinero y para ello ha elevado la tarifa de transporte en tal forma, que ya damos por perdido todo nuestro trabajo anterior y por fallidas todas nuestras justificadas expectativas.

—¿En qué proporciones se ha hecho el alza?, le preguntamos.

—Paso a decírselo. El año pasado un pasaje de primera clase, ida y vuelta, de Mendoza a Los Andes, costaba sólo $ 95 nacionales, o sea $ 330 chilenos, y ahora, de súbito y sin justificación alguna, la nueva gerencia lo ha elevado a $ 135 nacionales, es decir, a $ 475 chilenos. Como usted ve, este incremento mata toda nuestra propaganda paciente, porque es cosa averiguada que un turista argentino, aunque sepa que en Chile va a triplicar o a cuadruplicar su dinero, lo primero que pregunta, antes de decidirse a viajar, es el valor del billete de trasporte y, si lo encuentra caro, prefiere no moverse o irse a algún balneario de su país, si no a Europa, donde la moneda es aún más baja que la de Chile.

—Cuánto cree usted, preguntamos, que habrían podido dejar en Chile los turistas previstos?

—De 40 a 50 millones de pesos chilenos, nos contestó sin vacilar el señor Oliva, pues nuestra experiencia nos dice

que cada turista, estimulado por las bellezas naturales de Chile, trata de visitarlo todo; de manera que no es exagerado calcular una inversión en viajes, hoteles, adquisiciones, etc... de 4.000 a 5.000 pesos chilenos por persona, como promedio. ¿Qué son 1.500 nacionales para un turista argentino puesto en movimiento?

He ahí, pues, lo que significan para Chile las famosas disposiciones transmitidas e impuestas desde la City...

* * *

Pero a esa injustificada e irritante alza de tarifas, debemos agregar otros ítems, que hacen aún más odiosa e inconveniente la explotación lejana de este ferrocarril, que cuesta al Estado de Chile una garantía anual y a fondo perdido, de £ 75.000 o sea de $ 3.000.000 de nuestra moneda.

Pasemos revista a los principales.

En primer lugar el equipo es tan viejo y desvencijado, que no presta a los pasajeros la más insignificante comodidad y *confort*. En los trances de la pasada de los túneles, por ejemplo, y sobre todo de los artificiales, el humo, el calor, la estrechez y la tierra son verdaderamente insoportables.

Una distinguida señora, amiga nuestra, se sintió después de la salida de Los Andes, tan sofocada y tan terriblemente molesta, que resolvió trasladarse al *carro pulman*, que desde hace un año se agrega al tren, y por viajar en él apenas unas cuantas horas, hubo de pagar como extra, la cantidad exorbitante de $ 140 chilenos.

De manera que para ir con relativa comodidad de Santiago a Buenos Aires, en una longitud total de 1,430 kilómetros, hay que presupuestar (sin contar comida y extras) la no despreciable suma de $ 1,100 chilenos, £ 27 1/2, lo que hace 73 centavos por kilómetro, siendo que no debiera pagarse más de 20 centavos.

A lo anterior debe agregarse la *carestía* de los consumos y el hecho incalificable y que lastima nuestro patriotismo, que desde la salida de Los Andes, es decir, en pleno territorio chileno, no circula otra moneda que la argentina, y no se consumen otros productos que los del país vecino.

Todo lo chileno está *proscrito*, con la circunstancia agravante que en los canjes monetarios los empleados abusan inconsiderablemente. Por cien pesos chilenos sólo dan veinte argentinos, en vez de dar veintiocho...

En igual forma, si alguien pide cerveza nó hay otra marca que la de Quilmes; si se desea agua mineral, hay que consumir la argentina, y si se es aficionado a la buena fruta, habrá que conformarse con los insípidos productos de Mendoza, siendo que los hay tan escogidos y tan reconocidamente excelentes en Aconcagua.

—Hay paciencia para tantas imposiciones?

Lo dicho con respecto a los consumos se puede también aplicar al personal, que, desde capitán a paje, es argentino y de modales muy poco afectuosos para los pasajeros de otra nacionalidad.

Todos estos pequeños y grandes detalles, contribuyen a que el tráfico Los Andes-Mendoza sea, hoy por hoy, odiosamente insoportable; de manera que cuando uno cambia de

tren en esta última ciudad y se acomoda en los amplios, confortables y aseados wagones del Ferrocarril del Pacífico, respira con satisfacción y vuelva la vista con horror a lo que se ha dejado atrás.

—Por qué se permite y persevera en tan deplorable servicio siendo que a ambos Gobiernos, al chileno y al argentino, les conviene prestigiar esta vía internacional?

—Lo ignoro, por lo cual me he decidido a formular este reclamo ante el Ministerio o la Inspección General de Ferrocarriles de mi país, que hasta ahora siempre se han manifestado solícitos de estimular y exigir un buen servicio ferroviario.

Chile, de quien alguien en cierta ocasión dijo que era «*le dernier coin du monde*», necesita cuidar y fiscalizar con extraordinario esmero el tránsito por el Trasandino, que tanto lo acerca al mundo civilizado y progresista. Desentenderse de esta primordial obligación es comprender muy mal las conveniencias nacionales. Necesario es, pues, modernizar y abaratar sus servicios, para hacerlo así fructífero y útil a las necesidades crecientes de nuestro tráfico internacional.

A BORDO DEL JULIO CESAR

Génova, 9 de Marzo de 1927.

En la luminosa mañana del 16 de Febrero llegábamos presurosos a la estación Mapocho, que ya encontramos invadida por múltiples familias e íntimos de la caravana que debería tomar el *internacional*, camino de Buenos Aires y de la vieja Europa.

¡Que loca algarabía, que multitud de impresiones!

A las siete sonó en el amplio y desnudo *hall* el ronco silbato de la locomotora y el tren inició quedamente su marcha, lenta en los comienzos, vertiginosa después, dejando atrás la ciudad somnolienta, las planicies de Batuco y los cultivos del Aconcagua, hasta llegar a la villa de Los Andes, primera y alta explanada de la abrupta cordillera que se dibujaba al frente.

Cambiamos de tren y a las diez empezamos a trepar trabajosamente las altas moles, siguiendo el pintoresco camino de los rieles, que de pronto se dibujaba en los

flancos de las erguidas montañas o se perdía en tenebrosos túneles, escondidos entre precipicios, y así, subiendo y siempre subiendo y a la vista imponente de una naturaleza, mitadsalvaje, mitad risueña; pero siempre impresionante, llegamos anhelosos a la cumbre, donde dimos adiós a la patria, que dejábamos sumida en una inquietante situación interna, para empezar el descenso argentino, y llegar, entrada ya la noche, a la ciudad de Mendoza. Nos trasbordamos a un otro tren, amplio, iluminado y jubiloso, que nos hizo olvidar las estrecheces, oscuridades y molestias del Trasandino y en él, tras vertiginoso correr por pampas verdes y extensas como un mar, llegamos a Buenos Aires al atardecer del día siguiente.

¡Treinta y seis horas de constante rodar!

De la Estación del Retiro nos trasladamos al espléndido Hotel Palace, que enfrenta la animada plaza de Mayo, y un par de horas después recorríamos plácidamente las calles y avenidas de la gran ciudad, que ya habíamos visitado otras veces y que ahora vivía con intensa inquietud, el viaje aéreo del piloto italiano De Pinedo, que en esos propios momentos tentaba un atrevido cruce del Atlántico, desde las quemantes costas del Africa, en Dackar, hasta las rientes selvas del Brasil, en Pernambuco y después de recibir algunas atenciones del Centro Nacional de Ingenieros y de vagar dos días por la hermosa capital del Plata, viendo mucho y admirando más, el sábado 19 nos embarcamos en el lujoso trasatlántico *Giulio Cesare*, palacio flotante de 22,000 toneladas de registro, que debía ser durante dos semanas, nuestro bullicioso y placentero hogar.

La despedida del Cesare, en el Dique Norte de Buenos Aires, fué mucho más movida que la de Santiago, sólo que ahora éramos del todo ajenos a la algazara y extraños a las impresiones que bullían y se agitaban en nuestro redor.

Los amplios y floridos salones del gran barco se sentían estrechos ante la linajuda multitud que lo invadía:

Niñas, hermosas, risueñas y elegantes que embalsamaban el ambiente; *damas*, ventrudas y alhajadas, como fragatas en rezago; *jóvenes*, correctos y vistosos, que todo lo decían en alta voz; *señores*, graves y adinerados, que transparentaban una vida intensa y ahora holgada y coronando el conjunto, una bandada de chicos bulliciosos, cabecitas de querubes, que corrían novedosos, de alto a bajo, como pajaritos en libertad, llenando el ámbito con sus risas y las almas con su juventud.

¡Que alegría más contagiosa!

Las horas se deslizaron así rápidas y jubilosas, hasta que los estridentes *gongs* tronaron el aire e interrumpieron las expansiones y entonces, tras los últimos y apresurados abrazos, empezó el desbande de la anónima multitud, que descendiendo como hormigas, el plano inclinado que debía conducirles a la ancha esplanada del puerto, continuó desde ella el loco flamear de los pañuelitos blancos de las eternas despedidas...

Sonaban las once en el acompasado reloj de la antecámara cuando el Cesare largaba sus amarras y momentos después íbamos río abajo, por las cenagosas aguas del Plata para llegar diez horas después, a Montevideo,

donde con más brevedad y menos bullicio, se sucedieron escenas muy parecidas a las de Buenos Aires.

A la media noche ya estábamos en pleno Atlántico, empezando así la vida familiar de a bordo, iniciada con estirado retraimiento y concluída, como en todos los largos viajes, en fraternal comadrería.

La primera alta novedad fué nuestro arribo a Río de Janeiro, ocurrida el 22, después de recorrer las primeras mil ciento cincuenta millas de travesía marítima.

Desde temprano todos estábamos en la alta cubierta escrutando con nuestros *Zeiz* el límpido horizonte, hasta que empezaron a dibujarse en lontananza los caprichosos picos del Corcobado y del Pan de Azúcar, que encuadran la soñada rada.

Después de medio día atracamos a los malecones del puerto, y ahí, como en Buenos Aires, fuimos nueva y galantemente acogidos por muchos colegas del Club de Ingeniería, que, encabezados por el ilustre Senador Frontin, concurrían a ofrecer sendos *bouquets* de flores a mi esposa e hija y a pasearnos después, a través de las imponentes avenidas de Río Branco y Beira Mar, por las grutas encantadas de Tijuca y por las sombras paradísiacas del Jardín Botánico, estimado como una de las siete maravillas del mundo.

¡Con cuanta justicia se dice que hay pocas ciudades en el Universo más poéticas y encantadoras que la de Río de Janeiro!

Volvimos después a bordo y con las últimas horas de la tarde, abandonamos la bahía, iniciando así la gran jornada de cuatro mil setecientas cincuenta millas que median

entre Río Janeiro y Barcelona, titulado este como el más comercial y hermosos de los puertos de España; jornada que hicimos en doce días inolvildables, tanto por la variedad de los paisajes recorridos, que embriagaban nuestro espíritu novedoso, como por los agrados infinitos que ofrecíal a vida de a bordo, fecunda en novedades y pródiga en placideces.

Muy de madrugada empezaba el movimiento, al punto que a las nueve ya que casi todos los pasajeros estábamos desayunados y muellemente ubicados en los cómodos *chaiselongue* de la alta-cubierta, charlando y leyendo, o simplemente embelezados en la contemplación de las infinitas y variadas bellezas del mar; a las doce y a las ocho y media se servía el almuerzo y la comida, *la colazione* e *il pranzo* como se decía a bordo y entre-horas se nos regalaba en el hermoso *hall-central* del barco, con espléndidos conciertos, ejecutados por una escogida orquesta.

En las noches, cálidas al principio y frías después, la elegante concurrencia alternaba las dulzuras del baile y las emociones del *flirt*, con las exhibiciones cinematográficas, que eran muy concurridas y bulliciosas cuando a ellas asistían los chicos y actuaba Chaplin.

Esa fué nuestra vida ordinaria; pero para festejar el paso de la línea ecuatorial y el carnaval se organizaron fiestas especiales, muy movidas y celebradas y cuyos principales números fueron:

El *bautismo* de los neófitos, presidido por Neptuno, el Dios augusto de las luengas barbas; un *baile-cabaret*, donde las damas lucieron espléndidas y lujosas *toilets*;

juegos *infantiles* y de *Sport*, para todas las edades y gustos; un baile de *máscaras*, que terminó con un aristocrático *cotillón* y un *banquete-oficial* de regalado *chic* que, a la hora del champagne fué ceremoniosamente ofrecido por sendos representantes del inevitable A. B. C. al Comandante y Oficialidad del buque. Por la Argentina habló don Oscar Gómez, Senador provincial de Córdoba; por el Brasil el señor Antonio Augusto de Covello, prestigioso *leader* del parlamento estadual de San Pablo y por Chile, el autor de esta desaliñada crónica. Contestó en frases muy sentidas y afectuosas el Comandante Mario Izardi, que tantos afectos supo captarse.

El desarrollo fastuoso de estas fiestas y los valiosos premios otorgados significaron un costo de 27.000 liras, erogadas con toda espontaneidad y agrado por los pasajeros de 1.ª clase.

A este buen-pasar han contribuído eficazmente también la armonía y distinción de los pasajeros y el estado bonancible del tiempo. Apenas si en una u otra ocasión las olas se encresparon; sin embargo, a la altura de las Islas del Cabo Verde. una de las turbinas de a bordo sufrió un deterioro, que se tradujo en una mayor demora de dos días en la navegación.

Y así continuamos, entre el cielo y el mar, hasta que en las proximidades del Estrecho de Gibraltar pudimos divisar desde lejos las costas africanas de Fez y de Tanger y luego después más de cerca, admirar las potentes fortificaciones inglesas del importante *Peñón*, que todos trataban de enfocar con sus *Kodacs*, que tanta era su proximidad.

Al día siguiente, que fué primaveral, entramos ya de lleno al Mediterráneo, admirando la costa acantilada de la España y divisando muy a lo lejos, poblaciones como Murcia y Alicante, en que se adivinaban cultivos intensos y deslizándonos así quedamente por las aguas tranquilísimas de este lago-salado, en la madrugada del lunes 6 llegamos a Barcelona, reputado como el más importante y comercial de los puertos de la Madre Patria. Bajamos a tierra para recorrer la cuidada planta y sobre todo para inquirir noticias de Chile, de la patria lejana, de la cual se susurraban al oído *venticellos* inquietantes. Desgraciadamente el Cónsul, nuestro antiguo amigo Anselmo de la Cruz, estaba ausente de la ciudad y nadie supo satisfacer nuestras interrogaciones en el consulado...

¡Qué amargo suele ser el mutismo!

Antes de las diez de la mañana continuamos la interrumpida marcha, con rumbo ya directo a Génova, siempre a la vista de una costa muy poblada y pintoresca y en la madrugada del día siguiente nuestro trasatlántico daba fin a su jornada, amarrando su armadura al gran puerto, pletórico de vida y movimiento.

Quedaba así realizado el primer tramo de nuestra jira, que sumaba por tierra y mar, desde Santiago a Génova, una distancia muy próxima a doce mil kilómetros; pero antes de abandonar la jaula dorada que nos había albergado durante diez y siete días, quisimos darnos la grata satisfacción de subir a una de las altas cofas del Césare y desde ahí contemplar, a través de la diáfana atmósfera que nos envolvía, el hermoso panorama que se dibujaba a su redor y entonces vimos, o más propiamente adivinamos

con los ojos del novedoso espíritu, la extensa y redondeada *Riviera*, la soñada *Costa Azul* de los poetas, que empieza por el levante, en *Liorna;* tiene su centro en *Génova* y finaliza en el poniente en *Niza* y Monte Carlo, el principado de los ensueños dorados, cuando no de las amargas realidades rojas.

EN TIERRAS CONSAGRADAS

A Leonor Figueroa de Matta

Asís, 22 de Marzo de 1927.

Estamos ya en el corazón de Umbría, en Peruggia, ciudad edificada sobre una colina que mira al sol y que se enorgullece de encerrar tesoros, cuya historia se pierde en las noches del pasado. Al llegar a ella, tras un pintoresco correr de cuatro horas por caminos suaves y campos cultivados, nuestro automóvil se detuvo de improviso ante una imponente arcada que acusaba cientos y cientos de años de existencia.

Era la majestuosa *Puerta Augusta*, levantada por los etruscos en ese mismo sitio hace ya veintisiete siglos y bajo cuyos arcos sombríos y glorificados por los sacrificios han desfilado las huestes de todos los tiempos y de todas las naciones. Bajo ella cruzaron sus lanzas los soldados de Octavio y de Antonio; a su sombra descansaron y combatieron cruentamente los ejércitos pontificios y napoleónicos; y por sus fastuosas arcadas desfilaron no

ha mucho, capitaneadas por Mussolini, las cruzadas fascistas que iban a Roma a reivindicar las virtudes de Italia, envilecida por el comunismo.

Quedamos ahí algunos minutos y penetramos después a la ciudad, que encontramos de fiesta, con sus vías y *corsos* pletóricos de gente, que reía ante el desfile de una farándula de estudiantes de la Universidad local, que celebraba en loca algarabía, su ingreso a las aulas.

Llegados al Palace Hotel, se nos condujo a una alta terraza, y desde allí contemplamos maravillados un panorama de conjunto sencillamente admirable:

Techos de tejas, patinados por el tiempo; calles en pendiente y culebreados giros, en que hormigueaba la muchedumbre endomingada, y más allá, en lontananza, verdes planicies, que se alternaban con altas colinas, entre las cuales, como manchitas blancas, se dibujaban tenuemente los caseríos de Gubbio y Asís, que debíamos más tarde visitar.

Bajamos después a la ciudad y desde ese momento nos dedicamos, al tenor de un programa previamente trazado, a recorrer y a admirar monumentos y reliquias de alta novedad: El *Palacio Comunal*, el *Colegio del Cambio*, la *Catedral* y otras obras antiquísimas, anteriores al propio descubrimiento de nuestra América, enriquecidas por frescos de Perugino y de su genial discípulo Rafael, de colores tan vivos y lozanos que parecían pintados ayer.

En la severa Catedral, de estilo gótico y amplias naves, no se veía la magnificencia de la Anunziata de Génova, ni los pórticos ojivales del Duomo de Milán, ni los dorados mosaicos de San Marcos de Venecia; pero en

cambio se guardaba en ella una reliquia muy preciada por la comunidad cristiana: El anillo nupcial de la Virgen María.

Esa reliquia de inapreciable valor histórico, y que sólo se exhibe al pueblo una vez al año, el día de San José, se ostenta oscilante y opalina en una diminuta torre dorada, custodiada por bustos de plata que representan a los cuatro más grandes o preferidos profetas del Cristo. Según la tradición, tal reliquia fué donada por la Virgen, antes de morir, a San Juan Bautista, y desde entonces, sea en tumbas de Santos o en solitarios templos paganos, se la pudo conservar incólume, hasta que la acción piadosa de un peregrino católico la trajo a Perugia, donde se la conserva en un tabernáculo de plata cincelada que se custodia bajo catorce llaves...

Terminadas las visitas locales, fuimos honrados con una audiencia especial por el Arzobispo de la ciudad, don Juan Bautista Rosa, prelado joven, ya ilustre y muy amable, que nos dispensó paternal acogida y con quien departimos una hora inolvidable, salpicada de recuerdos muy sabrosos y amenizada por la risa franca y espontánea de nuestro huésped.

—Antes que ustedes me abandonen, nos dijo al partir, deseo mostrarles los dos mejores adornos de mi casa: La pieza en que durmió durante 30 años León XIII, el más sabio y santo de mis predecesores en este Arzobispado, y la terraza que guarda mis flores, siempre primaverales, las mejores compañeras de mi existencia.

Y tras tan agradable invitación, atravesando piezas y oratorios y subiendo escalas, llegamos sucesivamente, pri-

mero a la morada modestísima de León XIII, que se conserva intacta, con la cama hecha y hasta con un libro abierto sobre el velador, o sea, tal como lo dejara años atrás e sabio Papa, antes de irse al Vaticano a derramar por el mundo las luces de su ciencia y después, más arriba aún, al florido invernadero del Monseñor Rosa, que él nos mostró risueño, orgulloso y complacido, mientras el sol se hundía lentamente en el horizonte, en las colinas verdinegras de Asís.

—No encuentran ustedes muy bella esta puesta de sol perugiano, *il tramonto perugiano?*, nos dijo jubiloso el Arzobispo.

—Sí, Excelencia, tan hermosa que nos ha traído el recuerdo de los atardeceres de Chile.

Regresamos en seguida al hotel y allí nos esperaba otra sorpresa: Una comisión de estudiantes se empeñaba en que fuéramos en la noche al teatro, donde se daría un gran baile de enmascarados, y allá fuimos, para compartir con la alegre muchachada el entusiasmo del grato vivir.

Al día siguiente, muy de madrugada, fuimos a Gubio, caserío que dista 45 kms. de Perugia y que también encierra preciosidades del pasado, donde se nos festejó con igual cordialidad.

Visitamos palacios y ruinas, convertidos hoy en Museos, donde se conservan reliquias anteriores aún al período etrusco, y manuscritos tan viejos, que ni siquiera han podido traducir los sabios. Desde una alta torre construída en los comienzos del siglo XIII por el famoso duque de Umbría, se nos hizo ver las callejuelas y plazas,

frecuentadas siete siglos atrás por San Francisco de Asís en sus edificantes peregrinaciones de piedad y evangelización.

Pero lo que nos quedaba por conocer, era más hermoso aún: La renombrada y poética región de la Umbría, *la bella terra di San Francisco*, que fué cuna y tumba del Pobrecito de Asís, a la cual nos dirigimos después.

* * *

Llegamos a ella en una mañana luminosa y diáfana, como es raro encontrarlas en el mes de Marzo y tan pronto como nos instalamos en el Hotel Subasio, vecino al histórico templo que debíamos más tarde visitar, se nos condujo a una amplia terraza, hábilmente ubicada, desde la cual pudimos admirar un paisaje estupendo, no soñado.

A los pies, un sembrado de negruzcos olivos, seguido de una planicie muy extensa y extremadamente verde, dividida en parcelas cultivadas, tachonadas de casitas multiformes y cruzadas en todos sentidos por blanquecinas auto-stradas, en el centro de la cual se erguía señorial la alta cúspide de Santa María de los Angeles y al fondo muy al fondo, se dibujaba borrosamente el horizonte, encuadrado por obscura cerranía y trayéndonos al recuerdo os paisajes coloridos de la patria lejana.

Estamos ciertos que este panorama, siempre admirable y siempre admirado, coopera fervorosamente al místico ambiente y que muchas de las célebres conversiones de Asís, han debido germinarse en su contemplación.

Anatole France, que fué siempre un descreído, visitó

estos lugares en el ocaso de su vida, vecino ya a los 70 años, y fué tanta la impresión que produjo en su alma el panorama de Asís, que originó a dos de sus últimas y más geniales producciones: *Les dieux ont soif* y *La revolte des anges.*

Y lo propio ocurrió así mismo al célebre filósofo danés Johannes Joergensen que, de enemigo empedernido del catolicismo, se ha tornado, tras hondas meditaciones, en un anacoreta, en un místico propagador de su doctrina, hasta el punto de edificar en esta ciudad la morada que ha de contemplar el final de su existencia y en la cual pasa hoy sus días meditando y escribiendo sus sagradas reflexiones.

Antes de partir quisimos darnos el agrado de visitarle en su solitaria casita de la vía de Las Rosas; donde nos habló con ternura de la santidad y hermosura de Asís, la *ciudad de piedra*, como él la denomina, obsequiándonos, al separarnos, con cariñoso autográfo, la más predilecta de sus producciones, *Le libre de la route*, escrita hace 40 años y donde cuenta, con singular sinceridad, el camino de su conversión a la fe de Cristo, diciéndonos humildemente:

—He buscado apasionadamente la verdad, la felicidad y la libertad y sólo las he encontrado el día de mi conversión a la fe cristiana.

Quizás por eso San Francisco eligió estos lugares para adorar a Dios, torturando su cuerpo y predicando la austeridad más severa: cáliz de amargura que la iglesia ha sabido compensar elevando a su memoria un templo grandioso y soberbio, que el pincel del Giotto supo después inmortalizar y en el cual descansan hoy sus cenizas.

Esta famosa básilica (que en verdad es formada por tres iglesias superpuestas) fué prácticamente iniciada hace ya siete siglos, en 1228, es de perfecto estilo gótico y encierra preciosidades artísticas incontables y valores fabulosos en cuadros, vitrinas y esculturas; pero quizás lo más imponente de ella sea lo más sencillo, la cripta de granito, de estilo dórico, en cuyo centro, alumbrado por fúnebres cirios, se encuentra un desnudo ataúd, también de granito, en el cual se guardan los restos del santo.

En Asís fuimos igualmente honrados con audiencias especiales por las dos primeras autoridades: la religiosa representada por el obispo Frutti, y la civil, que desempeña hoy el comendatore Arnoldo Fortini, que en calidad de podestá local, nos hizo una recepción muy calurosa, realzada con un discurso y la donación de un pintoresco *boutonier* ornado con los colores de la comuna que preside.

Antes de abandonar la histórica y santa ciudad, quisimos también nosotros, míseros peregrinos de la vida, pagar tributo a la fe de nuestros mayores, recibiendo la sagrada hostia ante el sarcófago que guarda reverente y y afectuoso, más que los despojos terreos, el recuerdo de los sacrificios y virtudes divinas de San Francisco.

Y arrodillados así ante su féretro, débilmente iluminado por los reflejos tenues de seis cirios oscilantes, formulamos recuerdos íntimos y votos muy sentidos por los muertos queridos, por los vivos lejanos y por la patria ausente y entonces, como un eco extraño e inesperado y a los acordes de un órgano invisible en la penumbra, brotó de

una garganta chilena, de una alma dolorida por prematura viudez, una plegaria tan honda, una Ave María tan sentida, que estamos ciertos que, traspasando las bóvedas del templo y el éter infinito del espacio, se habrá hecho oir, pura y sincera, en los ámbitos celestíales, donde mora el Dios de las alturas y su corte de mártires santificados.

EL TURISMO EN ITALIA

Lausanne, 14 de Abril de 1927.

Desde que se penetra en Italia y aún antes, en Argentina, Brasil y España, viene uno familiarizándose con una palabra, *L'Enit*, que se la ve escrita en gruesos caracteres en todas partes, en los restaurants, hoteles, estaciones, trenes y hasta en los tranvías urbanos de las ciudades, palabra que corresponde a la popular denominación de una poderosa Institución nacional de turismo, que proporciona a esa nación frutos de gran importancia y de efectiva satisfacción a quienes la ocupan.

La *Ente Nacionale per la Industrie Turistiche* (que tal es su nombre y que tomando la primera letra de cada palabra, se le designa, como se ha dicho, con la denominación de *Enit)* fué creada en virtud de un decreto real el 12 de Octubre de 1919, convertido después en ley, en Abril de 1921 y hace poco en una Sociedad Anónima, *Compañía Italiana de Turismo* (Cit), bajo la alta presiden-

cia de don Luis Rava, Senador vitalicio del Reino, y actual Consejero de Estado. Su objeto único es el de desarrollar el turismo en Italia y a la vez proporcionar a los viajeros que entren al país, toda clase de comodidades y garantías, facilitándole los medios de transporte y proporcionándole el mayor número de enseñanzas útiles, y aun cuidando de que no sean explotados en sus albergues, ni en su común vivir.

Para llenar tan laudables objetivos, mantiene un severo control sobre el comercio, hoteles y empresas de transporte, y ejercita, así mismo, dentro y fúera del país, una propaganda enorme y utilísima a su patriótica acción.

Para la realización de su programa, recibe del Estado una adecuada subvención y trabaja hasta cierto punto concominada con otra corporación, el *Touring Club Italiano*, de índole similar, fundado en 1894 y que funciona en casi todas las grandes ciudades del Reino.

El Touring cuenta actualmente con unos 300.000 asociados; consagra gran parte de sus poderosos recursos a estimular el turismo y a facilitar el automovilismo, cuidando y hasta ejecutando importantísimos caminos, las *auto-stradas*, que son modelos en su especie y por último se preocupa de conservar y hermosear los monumentos públicos, las antigüedades del Reino y los poéticos paisajes de la bella Italia.

Estas dos instituciones son, pues, complementarias y trabajan en íntimo consorcio, publicando incesantemente folletos y revistas, con profusión de datos y fotografías, entre las cuales las más importantes son *Le Vie de L'Italie e dell America Latine*, *L'Albergo in Italia* y *Le Strade*.

Además reproducen con tal objeto, vertiéndolos al italiano y a otros idiomas, gran parte de los libros de importancia que se publican en el extranjero sobre viajes realizados en Italia, los que venden al público a precio de costo o simplemente obsequian a quienes lo solicitan, ilustrándolos en forma maravillosa, porque es bien sabido que al turista, más le atrae el paisaje que la literatura.

Sin perjuicio de lo anterior, publica y reparte con profusión, mapas regionales de caminos y redes ferroviarias, y coloca en lugares visibles y socorridos, toda clase de affiches y toda clase de informaciones dignas de ser aprovechadas por los turistas.

Para que se aprecie numéricamente esa propaganda y sus efectos, agregaremos que en 1920 esas publicaciones de *reclame* sumaron 1.700,000 páginas, cifra que se ha incrementado el año pasado a cien millones y que si en el primero de los años citados, se vendieron en las oficinas, en boletos de ferrocarriles, por valor de treinta millones de liras, en 1926 esa cifra ha subido a la cantidad de ciento cincuenta millones de igual moneda, o sea, a más de sesenta millones de pesos chilenos!...

Y como si ese ya vastísimo programa fuera aún reducido, ambas corporaciones se han dado el trabajo de componer y editar una serie de *baedekers* sobre Italia, los denominados *guías azules*, que constituyen una maravilla en materia de informaciones para los viajeros, y están actualmente elaborando una famosa *Carta del Mundo* (a la escala de 1 a 1.000,000) de la cual ya han aparecido algunas hojas de claridad perfecta, siendo todas ellas ba-

sadas en las últimas informaciones o novedades cartográficas publicadas.

* * *

A mi paso por Milán tuve el agrado de visitar al presidente del Touring, el Comendador Giovanne Bognetti, persona sumamente culta y obsequiosa, quien, después de presentarle un saludo especial de la Asociación Automovilística de Valparaíso, se deshizo en amabilidades y me proporcionó toda clase de informaciones sobre las actividades y propósitos de la institución que dirige en forma tan abnegada y eficiente, logrando así comprometer mis agradecimientos.

No está demás que agregue que esta institución ha sido la introductora en Italia del sistema de construir caminos particulares, por medio de *Sociedades Anónimas*, a las cuales concurre el Estado como accionista privilegiado; sistema que ha servido para la construcción de cientos de kilómetros de *auto-stradas* en todo el país. Los capitalistas de estas Sociedades, como en crónica especial lo referiré más adelante, se financian cobrando peajes, tal como se hace en Chile en el camino plano que va de Valparaíso a Viña del Mar.

Agregaremos aún, que estas instituciones y especialmente *L'Enit*, no limitan sus servicios al turismo interno, sino que también, como sus similares de la Europa, atienden a la organización de viajes hacia el extranjero, como hemos tenido oportunidad de experimentarlo personalmente en la primera parte de la excursión turística que estamos rea-

lizando. Efectivamente y por una suma relativamente moderada, *L'Enit* nos trajo desde Santiago (vía Buenos Aires) hasta Génova y desde ahí hasta Nápoles, haciéndonos conocer ampliamente las principales ciudades del trayecto (Milán, Padua, Venecia, Bolonia, Florencia, Perugia, Assis, Roma y Monte Casino) alojándonos en hoteles de primer orden y proporcionándonos espléndidos cicerones en cada parte.

En esta forma, como lo decíamos, se nos ha colmado de buenas atenciones y útiles enseñanzas y se nos ha evitado todas las preocupaciones y molestias, inherentes a un viaje largo, y en un país para nosotros extraño, ya que hasta la movilización de los equipajes era solícitamente atendida por los funcionarios de *L'Enit*, que son muy expeditos y conocedores de su oficio.

Cuando terminamos nuestro contrato, en Nápoles, se nos ofrecieron a precios determinados y por lo general reducidos, una serie de excursiones hacia el Egipto. Tierra Santa, París, etc., dándosenos pormenores muy minuciosos de los itinerarios a elegir, lo que manifiesta la vasta y eficiente organización de sus servicios.

Volviendo al tema del turismo en Italia, que en forma tan patriótica y entusiasta patrocinan el *Touring* y *L'Enit*, debemos agregar que deseando documentarnos sobre sus éxitos, después de la visita hecha en Milán al señor Bognetti, a quien nos referimos más atrás, tuvimos oportunidad de entrevistarnos en Roma con otro funcionario distinguido, el señor Marcos Avancini, que es el encargado estadístico de ambas instituciones y de quien reci-

bimos también muy gratas atenciones y una amplísima documentación, que sumariamente pasamos a exponer.

• • •

El turismo es en Italia una industria, más importante aún que la de la seda, y tanto es así que se la cuida con una atención desmedida, como que es el gran factor llamado a equilibrar la balanza comercial del Reino. Cuando flaquea la entrada de extranjeros, se reciente poderosamente el comercio nacional y todo languidece y desequilibra.

Afortunadamente, desde que se estableció *L'Enit*, la propaganda se viene haciendo en forma científica y por consiguiente eficiente, como lo demuestra la estadística, que de 320,000 extranjeros entrados en 1920 ha sumado el año pasado, 1.250,000, como lo manifiesta el detalle siguiente:

1920...........	323,000	extranjeros
1921...........	501,000	»
1922...........	604,000	»
1923...........	700,000	»
1924...........	835,000	»
1925...........	1.100,000	»
1926...........	1.250,000	»

En estos números están comprendidos todos los viajeros entrados al país, sea por vía terrestre o marítima, susceptibles en un promedio, de ser clasificados así, atendiendo a sus nacionalidades:

Alemanes	22%
Austro-Húngaros	16%
Ingleses	13%
Norte-Americanos	12%
Franceses	9%
Otras nacionalidades	28%
Total	100%

Estas cifras son ya bastante elocuentes para manifestar la importancia económica del turismo, pero la documentación que tenemos a la vista nos permite agregar aún algunos otros datos de gran importacia como ser:

1.° Que los meses *preferidos* por los turistas son los de Abril y Agosto, o sea aquellos en que la temperatura es más benigna y agradable.

2.° Que las regiones más *favorecidas* por los viajeros son las del Lazio, Venecia, Lombardía y Toscana; pero en esto hay mucha variedad, según sea la nacionalidad del turista, pudiendo decir que nada atrae más al viajero que la poesía y la tranquilidad veneciana.

3.° Que la *duración* media de la estada de cada turista se puede estimar en veinte días por temporada; y

4.° Que la *inversión media* de cada turista por día, en su movilización y manutención, se la estima en 190 liras. o sea 76 pesos chilenos, estimando en cuarenta centavos el valor de la lira, que es el cambio actual. (La vida en Italia es más cara que en Francia y que en Suiza).

Esto podrá parecer a muchos exagerado; pero no debe olvidarse que los turistas en general, poco reparan en

gastos si se trata de darse comodidades y además que es un gran estimulante para el viajero el escaso valor de la lira italiana, con respecto a las demás unidades monetarias del mundo.

Cada libra esterlina, como se ha dicho, vale cien liras y lo propio pasa con el dólar y el nacional argentino y hasta nuestro depreciado peso se cotiza aquí en algo más de dos y media liras por unidad.

Los anteriores coeficientes traducen ya en efectivo las grandes inversiones que hacen en Italia los turistas sólo por el capítulo de movilización y vida, que las estadísticas refunden en las siguientes cifras, expresadas en *millones de liras*:

1920	1,130	millones
1921	1,750	»
1922	2,100	»
1923	2,450	»
1924	2,900	»
1925	3,600	»
1926	4,750	»

Según este detalle, lo gastado por los turistas en trenes, hoteles, etc., en el último año suman 4,750 millones de liras, o sea cerca de 2,000 millones de pesos chilenos. Dos veces nuestro presupuesto anual...

Pero esta ya cuantiosísima cantidad debe a lo menos duplicarse si se considera no sólo lo invertido en la propia vida y manutención, sino lo que cada turista invierte en compras y en el comercio, asediado como es, por ven-

dedores callejeros y tentado por la relativa baratura y hermosura de las tiendas.

Además muchos de estos turistas, quizás el 10%, son por lo general hombres de negocios y al visitar las fábricas hacen grandes o pequeñas adquisiciones, lo que a menudo se ve, por ejemplo en Milán, en el ramo de sedería; en Venecia, en las fábricas de cristales; en Turín; en el ramo de los reputados automóviles Fiat, etc. y en todas partes donde existan y se exhiban los apreciados productos de las industrias italianas.

De ahí que quizás no sería exagerado decir que el turismo representa a Italia inversiones extranjeras muy próximas a diez mil millones de liras por año, o sea a cuatro y cinco mil millones de pesos chilenos!...

Tiene, pues, razón el Gobierno en cuidar y dirigir en sus detalles la gran industria del turismo, como que representa el renglón más cuantioso de la prosperidad nacional.

* * *

La lección objetiva que nos da a este respecto la Italia podría ser aprovechada por nuestros gobernantes, ya que es notorio que Chile en Sud América, es el país más apropiado para encauzar una corriente de turistas; pero para ello sería, entre otras cosas, indispensable como medida inicial, mejorar la explotación del ferrocarril Transandino, que es cara y mala, y preocuparse de incrementar y mejorar los hoteles, que son deficientes y escasos.

De ahí que todas las naciones que se preocupan y estimulan el turismo, como ser Italia, Suiza, Francia y más

recientemente España, pongan al frente de estas organizaciones, funcionarios, no solamente inteligentes y honorables, sino también viajados y recursistas, ya que es universalmente reconocido el hecho de que, si es verdad que el turista es por lo general gastador y dispendioso en tierra extraña, es a la par, sumamente exigente en materia de *comodidades y de confort*.

Esto explica, además, y sobre todo justifica, la multiplicidad y hermosura de los hoteles de Italia y Suiza y las sumas enormes que se invierten en buenos caminos y en mejorar los ferrocarriles.

Hace un par de días he atravesado las fronteras de ambas naciones, Italia y Suiza, quedando maravillado del servicio ferroviario perfecto que se hace a través de la parte más abrupta y escabrosa de los Alpes, que se atraviesa en el Simplón, por medio de un túnel de 20 kms. de largo, seis veces más que el ponderado Juncal y sin embargo su tránsito, gracias a la electrificación y buen equipo, se hace no sólo sin molestias, sino hasta con agrado.

Y ha sido así como desde Milán, después de correr ocho horas, en innolvidable contemplación de paisajes tan variados como hermosos, hemos llegado ayer a Lausanne, rincón tranquilo de la Suiza, poblado de imponderables hoteles y ornamentado por la visión exelsa y maravillosa del lago Lemán, que se tiende a sus pies y de las montañas altas y blanquecinas, que le sirven de marco y de aureola inmarcesible.

LOS FERROCARRILES DE ITALIA

París 15 de Mayo de 1927.

Italia es un país admirable y ventajosamente ubicado en el continente europeo: Por el Norte deslinda, separado por una alta cordillera, con tres progresistas naciones Francia, Suiza y Austria y por sus demás costados es bañada por otros tantos mares el Mediterráneo, El Jónico y el Adriático que sirven su comercio y la separan de la costa del Africa, por el oriente y de la Europa Meridional, por el poniente.

Forma así pues un verdadero espolón o *molo* gigantesco, favorecido por la naturaleza con un clima y un cielo apacibles y una tierra feraz y agradecida.

Bajo el punto geográfico se la divide comúnmente en tres secciones, la *septentrional* la *central* y la *meridional*, a las cuales habría que agregar la *insular*, formadas por islas de importancia como Sicilia, Serdeña y Córcega,

ubicadas en pleno Mediterráneo y que contribuyen eficazmente a la prosperidad y riqueza del conjunto.

En esta forma la superficie total de Italia se la estima en 310.000 kilómetros cuadrados, de la cual corresponden 260.000 a la parte *continental* y el saldo de 50,000 a la *insular*. Su población se eleva a 40 millones de habitantes.

Tenemos pues que la Italia tiene menos de la mitad de la superficie de Chile y diez veces su población, lo que explica y justifica la naturaleza intensiva de sus cultivos y el desarrollo considerable de sus industrias y de su comercio. De ésta superficie. la mitad se la estima plana y el saldo es ocupado por colinas, cerranías y altas cordilleras, donde existen montañas muy altas y precipicios muy hondos, denominadas *Los Alpes* en su región fronteriza del norte y *Los Apeninos*, en el territorio del centro.

Desde éstas cordilleras surgen ríos de señalada importancia, como el Po y el Tiber y una serie de torrentes, que caracterizan un sistema fluvial semejante al de Chile, de aguas medianas, en las épocas normales y de crecidas violentas en las temporadas de lluvias y deshielos estivales.

Lo anterior indica que la base principal de la vida de esa nación está cifrada en la Agricultura y en las industrias fabriles, entre las cuales tienen lugar preferente las textiles, las mecánicas y las artísticas, de considerable importancia y de merecido prestigio mundial.

Para atender convenientemente las actividades de su vida política y comercial, la Italia posee una marina mer-

cante de mucha eficencia y un sistema muy completo de vías de comunicación, en caminos y ferrocarriles, que está ahora extendiéndose a las rutas aéreas, sin perjuicio de las extensas redes telefónica, telegráfica y postal que cruzan el Reino.

Para la atención de todo este conglomerado de vialidad pública existe en el Gobierno un *Ministerio de Comunicaciones* que, desde el feliz advenimiento de Mussolini al poder, es desempeñado con extraordinaria lucidez y competencia por el señor Constanso Ciano, considerado hoy en día uno de los cerebros constructivos más prestigiosos y eficientes de la Italia moderna. De ahí el interés que tuve desde mi llegada a Roma, por serle presentado, lo que no me fué difícil conseguir gracias a la situación de alto prestigio que rodea a nuestro Embajador ante el Quirinal, mi distinguido y antiguo amigo Enrique Villegas, aprovechando esa ocasión para presentar a esa Secretaría de Estado un corto *Memorandum* en el cual solicité, para el mejor conocimiento de la red férrea que me proponía estudiar, una serie de datos que el amable Ministro tuvo la deferencia de enviarme días después, con el propio Sub-Secretario del ramo, D. Alejandro Martelli, junto con una tarjeta de *libre-tránsito*, que me fué dado aprovechar en parte de la red,

Lo anterior me permite pues decir que las informaciones contenidas en este somero estudio tienen, hasta cierto punto, el prestigio de tener base oficial; pero para ampliar *de visu* mis conocimientos he tenido además la oportunidad de viajar por ferrocarril, en una sección considerable del territorio continental, desde Nápoles hasta Iselle, en

la frontera Suiza, logrando así formarme concepto propio de la movilización y eficacia del tráfico interno y externo de toda la red.

* * *

Los ferrocarriles de Italia suman hoy día un total de 16,000 kilómetros lo que da 5.5 Kms. por cada 100 kilómetros cuadrados de superficie y 0.4 Kms. por cada 1000 habitantes de población. Toda esta red, (con exepción de unos 700 kilómetros de líneas secundarias), tienen la trocha común europea de 1.44 mts. y también casi en su totalidad pertenece y es administrada por el Estado, en una forma muy semejante a la de Chile, es decir bajo la alta super-vigilancia del Ministro de Comunicaciones y la inmediata y central fiscalización de un Director General, que actualmente lo es don César Oddone, asesorado por un *Consejo Consultivo*, formado por altos Delegados de Gobierno y prestigiosos funcionarios de la propia red, que designa la autoridad real.

Comparada esta extensión ferroviaria con la que tienen las naciones limítrofes y algunas republicas sud-americanas se tiene, por cada 100 kilómetros de superficie, la siguiente proporción:

Suiza.........	14,3 Kms.	Chile........	1,3 Kms.
Francia......	9,3 »	Argentina...	1,2 »
Austria......	7,2 »	Brasil.......	0,4 »

La red fiscal italiana figura en los libros patrimoniales de la nación con un valor de 13,000 millones de liras y

es servida por una planta de 175,000 empleados de todas categorías, que significan a la Empresa un gasto de 2,600 millones de liras, contando sueldos y asignaciones de orden social. etc.

Los anteriores datos manifiestan pues la importancia que tiene la red *estadual* de los ferrocarriles italianos, ya que los que está en poder de *particulares* es relativamente poco y están principalmente ubicados en la región lacustre, vecina a Milán; en las proximidades de Roma y en la sección litoral adriática. Por lo anterior nos referimos en nuestras observaciones únicamente a la red *fiscal*, que abarca todo el continente, y que atendiendo a su desarrollo y ubicación, se la puede clasificar así:

Una línea que podríamos denominar de *circunvalación* y que se extiende, vecina al mar, desde Veintemilla, (frontera francesa en el Mediterráneo) hasta Fiume (frontera yugo-eslava en el Adriático) pasando así por Génova, Pisa, Nápoles. etc. y otra *interna*, que une, en forma variada, las principales ciudades del Reino y que también se extienden a través de los Alpes, hasta unirse por el norte con los ferrocarriles franceses, suizos y austriacos que conducen *sin modificación de trocha*, hasta París, Berna, Viena etc. y demás capitales de la Europa Central.

El intercambio internacional se hace sin tropiezo alguno, siguiendo disposiciones antiguas y bien estudiadas en un Congreso realizado hace años en Berna, de manera que los viajeros, al pasar por las respectivas fronteras no sufren molestias personales en la revisión de sus equipajes, como tampoco en la adquisición de sus billetes de transporte.

De manera que en Italia, como en el resto de la Europa, se ha optado por la amplia y conveniente política de conexión ferroviaria, estimándose que mientras mayor sea el número de vinculaciones o puntos de unión, mayor será la solidaridad y la riqueza del Continente; sistema de mutua y conveniente cooperación que deberíamos nosotros imitar, desarrollando con criterio americanista y moderno, el entrelazamiento con las redes férreas de nuestros vecinos, abandonando así la absurda política del caracol, legada por nuestros antepasados y amparada todavía por intereses y prejuicios personales, que deben desaparecer.

De Roma a París, por ejemplo, se puede ir hoy día por múltiples direcciones, las principales de las cuales, o por lo menos las más frecuentadas, son:

Vía Veintimilla y Marsella..........	1765 kms.
» Lucerna y San Gotardo........	1600 »
» Berna y Loetzchberg...........	1600 »
» Lausanne y Vallorbe............	1510 »
» Turín y Modane,................	1450 »
Promedio..............	1585 kms.

Lo que da una distancia media de 1585 kms. o sea, superior a la de 1430 kms. que separa Santiago de Buenos Aires (vía Juncal) y a la de 1500 kms. que dista Montevideo de Asunción (vía Paysandú).

Otra característica en los trazados de los ferrocarriles italianos, muy diversa a la de los nuestros, es el aprecio que en ellos se hace a la menor distancia y a la menor

altura, aumentando así los costos de construcción; pero en cambio disminuyendo los gastos de explotación, que son eternos y el tiempo o duración de los viajes. De ahí la frecuencia y extremada longitud de los túneles, sea en las líneas litorales, que van cortando casi todas las puntillas o en las centrales, que atraviesan las cordilleras apeninas y alpinas del Reino.

Nosotros, por ejemplo, con el afán de disminuir el largo de los túneles nos hemos encaramado en el *longitudinal* y en el *trasandino* que va a Mendoza, a las cumbres de los cerros, multiplicando para ello curvas y gradientes inverosímiles, en cambio en Italia se disminuye en lo posible el desnivel y la longitud de la línea, para evitar perfiles costosos y economizar horas de transporte.

El viaje de Milán a París, por ejemplo, se hacía antes y desde 1881, atravesando los Alpes por el túnel Mont Cenis (de 12.850 m. de longitud) con un desarrollo total de 945 kms.; después, para ahorrar distancia, se perforó un nuevo túnel, el San Gotardo (de 15,000 mts. de largo) con lo cual se redujo la distancia a 900 kms.; pero no contentos aún con ésto, se abrió en 1906 un tercer túnel, el Simplón (de 19,800 mts., de doble vía y electrificado) a fin de reducir más todavía la distancia, que quedó reducida a solo 825 kms. Lo anterior nos manifiesta con la elocuencia de los números, cuánto dinero y cuántos sacrificios se han invertido para disminuir en 120 kms. la distancia y a 26 horas el viaje inter-capital de Roma a París, pues el último túnel, el del Simplón, no sólo está más en la línea recta sino que se le ha perforado a 300 mts. más bajo que el San Gotardo y a 650 mts. más bajo aún que el Mont Cenis,

ganándose así no sólo una menor distancia kilométrica, sino también un perfil menos accidentado, ya que la línea del Simplón se desarrolla normalmente, por el valle del río Ródano, hasta llegar al lago Ginebra, en Suiza.

Otro tanto se ha hecho para acortar la distancia y suavizar el perfil de la línea de Roma a Berna, construyendo el gran túnel de Loetschberg, de 14,500 mts. de longitud, y actualmente se está rectificando con igual objeto y en forma trascendental, el antiguo trazado que de Roma conduce a Milán, vía Florencia, labrando largos túneles bajo los Apeninos.

He citado en estos detalles:

1. Para evitar que se insista en los mismos errores técnicos ya anotados al proyectar los ferrocarriles por construir, a través de los Andes, en la región Norte y Sur de Chile y

2. Para demostrar el convencimiento que tengo desde antiguo y que en más de una ocasión he enunciado, en el sentido de que tarde o temprano tendremos que abandonar el actual trazado del Trasandino-CLARK (vía Juncal) construyendo, casi al pie de la cordillera, un largo túnel de 15 a 20 kms. de longitud, que venga a reemplazar al actual, que apenas si tiene 3,200 mts. de largo; pero que está encaramado en la cumbre. En esta forma se podría reducir quizás en un 20% la actual distancia de 250 kms. que media entre Los Andes y Mendoza; se evitarían las altas gradientes y cremalleras de hoy, que tanto dificultan y encarecen el tráfico y por último, permitiría la unificación de trocha, adoptando para el Trasandino la de

1.68 que tienen a uno y otro lado de la cordillera, las redes chilenas y argentinas en actual explotación.

Me es grato a este respecto decir que de igual opinión participa el primitivo concesionario de esta línea, D. Mateo Clark, ya que es sabido que el trazado que en definitiva aprobó el Gobierno es bastante diverso del propuesto por tan distinguida personalidad y por su ingeniero consultor señor Schatzmann, prestigioso profesional suizo, que había estudiado en su país los más adelantados métodos para la perforación de galerías subterráneas.

—¡Que de molestias personales y de tiempo se habría ahorrado así a los pasajeros y que de dinero en la explotación y construcción de defensas y túneles artificiales habría economizado la Empresa en los 27 años que ya lleva de vida el Trasandino si se hubiera adoptado un trazado como el que acabo de indicar!

Volviendo a la red ferroviaria que estoy estudiando, debo decir que de ella poco nuevo hay que decir en materia de obras de arte, equipo y explotación, de suyo similares a las que tenemos en Chile, sólo que en Italia, para el transporte de pasajeros no se usan los hermosos carros americanos de nuestras líneas, sino otros, de sistema inglés, de compartimentos y pasadizos laterales, que los estimo menos elegantes y menos prácticos que los nuestros.

En cuanto al poder tractor, se usa en la mayoría de las líneas, locomotoras a vapor; pero desde hace unos veinte años se ha iniciado una transformación trascendental, al sistema eléctrico, que para apreciar su importancia conviene dar a conocer, aunque sea en términos generales y sumarios.

* * *

Cuatro son las grandes o principales ventajas que los técnicos atribuyen a la electrificación ferroviaria sobre la movilización a vapor.

1.—*Suprime* el humo, con lo cual se evita molestias a los pasajeros y se disminuyen los gastos de conservación del material de transporte, etc.

2.—*Aumenta* la capacidad efectiva del tráfico y la velocidad comercial de los trenes.

3.—Hace *posible* el uso de carros automotores, con lo cual se evitan los equipos pesados en servicios limitados, tanto en el ramo de pasajeros como en el de carga, y

4.—*Facilita* la seguridad del tráfico, mediante la adopción de dispositivos automáticos, no siempre fáciles de aplicar en la tracción a vapor.

Pero para que la adopción de la electricidad sea comercialmente *práctica* o *conveniente* se requiere no sólo que el movimiento de la carga y pasajeros sea intenso, sino también que el país en que se la aplique *posea* fuentes hidráulicas abundantes, o que el carbón sea de difícil u onerosa adquisición.

Y esto es lo que pasa precisamente en Italia y en Suiza, países que, a la par de poseer grandes caídas de agua, carecen de carbón propio, teniendo que adquirirlo, a precios muy alto, de Alemania o de Inglaterra. De ahí que tan pronto como la electrificación tuvo éxito apreciable en los Estados Unidos y en Alemania, allá por el año 1897, el Ministro de Obras Públicas de entonces, el se-

ñor Primetti, se apresurara a designar una Comisión de técnicos competentes, para que estudiara un plan de transformación del uno al otro sistema, de la red fiscal en explotación.

Los primeros ensayos prácticos se hicieron en líneas de particulares (en las de Bolonia a San Felice, Milán a Monza y Varese y en la de Lecco a Sondino y Chiavenna) en las cuales se implantaron carros automotores y corrientes a alta tensión y cuando ya se tuvo resultados seguros, el Estado a su vez, en 1905, se resolvió a aplicarlos en su red propia, primero en el túnel del Simplón y después en la línea del Giovi a Basulta, que ya se encontraba *congestionada* por el tráfico. Esos trabajos se terminaron en 1911 y se les amplió después hasta el puerto de Génova, por el mar y hasta Turín, Mont Cenis y Modane, en la frontera alpina francesa y desde entonces hasta hoy, en conformidad a un programa en ejecución muy bien estudiado, se ha ido ampliando más y más la electrificación y perfeccionando considerablemente los sistemas de su aplicación.

En 1914 las líneas electrificadas sumaban 350 Kms. y el año pasado se tenía ya terminada una red de 1.000 Kms. que dobla su extensión si se considera que allá todo es de doble vía.

Las últimas líneas entregadas al servicio público, han sido las de Nápoles a Roma, de 250 Kms. y la de Spezia a Sestri, de 45 Kms.; pero en el curso del próximo año se espera terminar las de Bolonia a Florencia, Roma a Salmona, Benavente a Foggia, Génova a Ovada, Bolzano a Brennero, con lo cual la longitud electrificada sumará

alrededor de 1,600 Kms.; pero la transformación no se detendrá ahí, sino que seguirá en creciente, al tenor del programa del Gobierno y de las conveniencias nacionales.

Previa estas informaciones cabe preguntar:

—La electrificación ha dado en Italia los resultados esperados?

—Seguramente que sí, por las circunstancias ya apuntadas y en especial de que ese país, como se ha dicho, *carece* de fuentes carboníferas y es bastante rico en fuentes hidráulicas; pero en países como el nuestro, en que tenemos una industria hullera que cuidar, debemos proceder con mucha cautela y con mucha circunspección.

En todo caso debe anotarse el hecho, a mi juicio inconveniente, de que en Italia, no se ha adoptado hasta hoy un sistema *único* en materia de electrificación, lo que se debe al período de intermitentes ensayos en que ha iniciado su programa, a lo que se agrega que la electrificación no ha alcanzado aún en el mundo su período de franca *estabilización*.

Eso es a lo menos lo que se deja ver en los últimos Congresos técnicos que la han estudiado y en especial en las *Conclusiones* generales adoptadas en la reciente *Conferencia Mundial de la energía eléctrica*, celebrada en Basilea, en Septiembre del año pasado.

Vemos así que en los ferrocarriles *Septentrionales* electrificados en Italia, se emplea el sistema *trifásico*, a alta tensión; en los *meridionales*, el de corriente *continua* y también a alta tensión y en los del *centro* el mismo, de corriente continua, pero a baja tensión.

Bajo este punjo de vista, la Suiza ha procedido con

mejor criterio, ya que, después de haber iniciado en 1906 los estudios para transformar a eléctricos sus ferrocarriles a vapor, dos años más tarde empezó los trabajos, en los cuales ha adoptado, según mis noticias, un sistema *uniforme*, el *monofásico*, en el que se ha perpetuado hasta ahora, con éxito recomendable.

Debemos también anotar el hecho de que en Italia, en la generalidad de los casos, el Estado ha preferido *comprar* la fuerza eléctrica a extraños, en vez de producirla en usinas propias, lo que ha estimulado la construcción de grandes Plantas hidro-eléctricas particulares, productoras de energía, que ya suman en el Reino como 3.500,000 HP.

Antes de terminar este suscinto análisis sobre los trabajos de electrificación en que está actualmente empeñado el Gobierno en su red ferroviaria y para reforzar aún las aseveraciones hechas más atrás, paso a reproducir textualmente las declaraciones que su representación oficial hizo en la Conferencia Mundial de Basilea y que manifiesta el espíritu nacionalista de esos trabajos.

—Para la Italia, se dijo en ella, la electrificación de su red ferroviaria más que una *utilidad inmediata* industrial, que todavía no se pone bien en evidencia, constituye una *necesidad* importantísima, para asegurar en todo evento, la *seguridad* de su tráfico interno, como así mismo y en lo posible, de *no depender* de elementos extranjeros en la provisión de carbón, o si se quiere, de disminuir el oneroso tributo que a este respecto está aun sujeta.

Esta declaración se refiere a la adquisición obligada de carbón extranjero, por no tenerlo en su territorio, lo que no es, como se sabe, el caso de Chile.

Con lo cual, paso ahora a tratar, siempre en términos sumarios, dos puntos que seguramente interesarán considerablemente a nuestro país y en especial a nuestro Gobierno.

El uno se refiere a la *tarificación* hoy implantada en la red del Estado italiano y el otro a los *resultados económicos* de la explotación, que han experimentado, desde que Mussolini ha tomado las riendas de la administración, una mejora considerable, quizás superior a la esperada.

Nunca el orden, al reemplazar la anarquía, ha tenido un éxito más trascendental, ni más rápido en un servicio nacional.

II

—La movilización ferroviaria de Italia es más barata o más cara que la de Chile?

He aquí una pregunta difícil de contestar a la distancia y más aún careciendo de una documentación apropiada sobre el particular. Sin embargo, por los datos que paso a consignar, podemos decir, en términos generales, que las tarifas de las redes *estaduales* de ambos países son sensiblemente *similares*, lo que desgraciadamente no pasa si se extiende esa comparación a las líneas particulares de Chile.

En Italia, para el transporte de la *carga*, por ejemplo, se clasifica a la mercadería, como entre nosotros, en diversas clases y la tarifa es *proporcional* a la distancia recorrida y a la *nomenclatura* adoptada, haciéndose asi mismo diferencias muy apreciables para la remisión de ca-

rros *completos*, como también si se exige *grande* o *pequeña velocidad*.

En cambio, para el transporte de *pasajeros* (que también se clasifica en clases) se emplea la denominada tarifa *diferencial*, o sea que a *mayor* distancia corresponde *menor* precio-unitario medio, el que por supuesto varía según sea la naturaleza del tren utilizado, que a su vez se clasifican en cinco categorías, que son: De *lujo*, *rápidos*, *expresos*, *semi-directos*, *ómnibus* y *mixtos*.

De los anteriores, los denominados *trenes rápidos* (en los cuales no circulan wagones de 3.ª clase) equivalen a nuestros expresos, cuyas tarifas *iniciales* son 1.20 lira en 1.ª clase y 1.10 lira en 2.ª clase, iniciándose con ellas una escala *diferencial* que puede apreciarse por el cuadro siguiente, que expresa los valores en liras:

Distancia	1.ª clase	2.ª clase
50 Kms.	27 Lrs.	18 Lrs.
100 »	52 »	35 »
250 »	125 »	84 »
500 »	210 »	148 »
1000 »	347 »	233 »
1500 »	431 »	290 »

Para que se aprecien aún mejor estos precios en moneda chilena, podemos agregar que en el año pasado cada peso nuestro equivalía sensiblemente a tres liras italianas, pero ahora, con la mejora del cambio internacio-

nal, todos nuestros cálculos los haremos a razón de 2.5 liras por peso, o sea dándole a la lira una equivalencia de *cuarenta centavos chilenos*, es decir, a 100 liras por libra esterlina inglesa.

Traduciendo así las anteriores cifras en *moneda nacional chilena* y en la forma expresada y comparando esos resultados con la tarifa de *expreso* actualmente en vigencia en la Red Central Sur de nuestros ferrocarriles del Estado, tendríamos lo siguiente:

Distancia	ITALIA		CHILE	
	1.ª clase	2.ª clase	1.ª clase	2.ª clase
50 Kms.	$ 11	$ 7	$ 12	$ 8
100	21	14	24	16
250	50	34	55	37
500	84	59	80	53
1,000	139	93	122	81
1,500	172	116	—	—

En conformidad a lo anterior, los valores de un pasaje de 1.ª clase en trenes *expresos* y a partir desde Santiago, en las redes norte y sur del Estado, aplicando los coeficientes de las tarifas italianas y chilenas, serían los siguientes, en nuestra moneda:

	Distancia	Italia	Chile
De Santiago a Serena......	586 Kms.	$ 97	$ 127
Valparaíso..	187	38	46
Talca.,.......	250	50	57
Chillán.......	398	74	73
Concepción.	571	95	87

Lo que nos dice que aplicando en Chile la tarifa italiana de 1.ª clase, entre Santiago y Serena, se cobraría $ 97 chilenos en vez de $ 127 que actualmente se cobran, y que a la inversa, entre Santiago y Concepción se cobraría $ 95 en vez de $ 87, como así mismo que a los 400 Kms. de recorrido hay *compensación.*

Este cálculo se ha hecho considerando las tarifas vigentes en ambos países en el *primer semestre de 1927*, ya que, tanto en Italia como en Chile, con motivo del alza de la valoración de la moneda, se han hecho con posterioridad, apreciables rebajas, manteniéndose así las equivalencias anotadas.

Pero ampliando esta comparación a las líneas *particulares* de nuestro país, sobre todo en recorridos internacionales de importancia, las diferencias en nuestra contra son de muy apreciable consideración, como pasamos a expresarlo, al tenor de apuntes personales.

Un boleto en 1.ª y 2.ª clase, por ejemplo, entre Roma y París (a través de líneas italianas, suizas y francesas y en conformidad a las rutas y distancias dadas más atrás cuesta en liras italianas, lo siguiente:

	1.ª clase	2.ª clase
Vía Marsella	790 Lrs.	505 Lrs.
Lucerna	720 »	490 »
Berna	680 »	470 »
Lausanne	650 »	440 »
Turín	590 »	395 »
Promedio	686 Lrs.	460 Lrs.

Lo que nos dice que un boleto de 1.ª clase entre Roma y París, vía Turín, por ejemplo, con un recorrido de 1450 kms., con verdadero lujo de comodidades y atravesando todavía dos cordilleras de importancia, la de los Apeninos y los Alpes (vía Mont Cenis) sólo cuesta 590 liras, o sea $ 236 chilenos, siendo que por igual boleto y con las deprimentes condiciones de *confort* que todos conocemos, entre Buenos Aires y Santiago, con un recorrido sensiblemente igual, de 1430 kms. se cobra casi cinco veces más...

Es tanta la gravedad de esta aseveración que conviene puntualizarla con mayores detalles.

Efectivamente, el ferrocarril internacional entre las capitales de Argentina y Chile, cuya longitud hemos establecido en 1430 Kms. se puede dividir en tres tramos, de condiciones topográficas y de explotación enteramente diferentes, que son:

1.—De Buenos Aires a Mendoza (1044 Kms.) en el que se sigue una pampa extraordinariamente plana y se

cuenta con un equipo y un servicio de explotación del todo buenos.

2.—De Mendoza a Los Andes (250 Kms.) a través de una cordillera sumamente abrupta y en la cual el equipo y el *confort* son deplorablemente malos; y

3.—De Los Andes a Santiago (136 Kms.) con perfil común y servicio de movilización prácticamente buenos.

Pues bien, y a pesar de lo anterior, un boleto de 1.ª clase entre ambos extremos, Buenos Aires y Santiago, cuesta hoy $ 940 chilenos, a los cuales, para medianamente equiparar las comodidades del servicio europeo, hay que agregar $ 160, que es lo que cuesta un asiento en carro *Pullman* entre Mendoza y Los Andes, con lo que se tiene un valor total de $ 1,100, o sea de £ 27. 15 chelines.

Podriamos estableeer iguales o peores comparaciones con el servicio y carestía de la *carga;* pero ello nos llevaría demasiado lejos, limitándonos sólo a recordar que Don Mateo Clark, en un artículo reciente, ha probado que, según la tarifa vigente, el costo de trasporte sólo en el tramo Mendoza-Los Andes cuesta de $ 240 a $ 102 la tonelada, según sea su categoría, lo que es, sencillamente una monstruosidad económica.

Y si de ese trasandino internacional pasamos a los que unen la capital de Bolivia, La Paz, con los puertos chilenos de Arica y Antofagasta, cuyos respectivos desarrollos son de 452 Kms. y 1,175 Kms. las cosas no se mejorarán apreciablemente. Siempre el tráfico combinado *tras-apenino* y *tras-alpino* resulta mejor y más barato que el

tras-andino, como queda de manifiesto en el siguiente cuadro, en que las cifras expresan moneda legal chilena:

	Longitud	Valor		Por Km.	
	Kms.	1.ª clase	2.ª clase	1.ª clase	2.ª clase
Roma a París..........	1,450	$ 236	$ 160	16.3 cts.	11.0 cts.
Buenos Aires a Santiago .	1,430	1.100	580	76.8	40.5
Antofagasta a La Paz. . . .	1.175	215	120	18.3	10.2
Arica a La Paz........	455	127	80	27.9	17.6

Pero hay algo más todavía que favorece la vialidad europea, y es que aquí en Europa sea muy común, sin perjudicar la personalidad y menos aún la comodidad, el viajar en *segunda* clase, con lo cual el viaje de Roma a París que estamos considerando, pasaría a tener un costo de sólo $ 160 chilenos, en vez de los $ 1,100 que se pagan por el trayecto similar de Buenos Aires-Santiago, a lo que podríamos todavía agregar el hecho de que todos los boletos que se expenden en las líneas europeas, sobre todo para largas distancias, tienen una duración media de sesenta días, pudiendo los viajeros detenerse así en cualquier ciudad que esté en el trayecto por recorrer, sin siquiera prevenir de ello al conductor. Cuando nosotros hicimos el viaje Roma-París, por ejemplo, nos detuvimos por días y semanas en Florencia, Milán y Lausanne, sin previo aviso a tercera persona.

En cuanto al *confort* de los trenes de pasajeros nos ha

sido grato constatar, después de haber viajado unos 1.500 Kms. en primera clase y otros tantos en segunda en los ferrocarriles de Italia, que él es perfecto y todavía que en los *vagones* de ambas clases la *única* diferencia apreciable se refiere sólo al *color* de la tapicería de los asientos, que es *rojo* en los de primera y *verde* en los de segunda clase, por lo cual es común, hasta en familias adineradas, viajar en esta última clase.

Tenemos, pues, en resumen y a mi entender, que la tarifa de trasporte en los ferrocarriles del Estado de Italia es sensiblemente *igual* a la actualmente en vigencia en los del Estado de Chile y considerablemente *más baja*, sobre todo en trayectos largos y accidentados, que la de las redes particulares de nuestro país.

Previo lo anterior, paso ahora a analizar algo que seguramente habrá mucho de interesar en Chile, o sean los resultados económicos de la explotación de la red férrea del Estado, que siempre han sido y seguirán siendo en todas las naciones, un reflejo fiel y verdadero de la situación administrativa del país. Efectivamente, a un Gobierno equilibrado y honesto siempre ha correspondido una explotación eficiente y un balance adecuado en las finanzas ferroviarias.

III

Hasta antes de la guerra europea los ferrocarriles del Estado siempre produjeron en Italia sensibles *utilidades*, que fluctuaron entre 30 y 60 millones de liras por año,

a pesar de que en esa época el tráfico y las tarifas eran notablemente inferiores que al presente.

En el decenio 1905-1914, por ejemplo, el *coeficiente de explotación*, o sea la relación que existe entre las entradas y gastos generales de la red, fué de 80%, lo que acusa un ejercicio financiero del todo normal y hasta ventajoso, si se atiende a que los servicios estaduales han sido siempre más dispendiosos que los particulares, y lo propio pasó en el período de la conflagración bélica, o sea hasta finalizar el año 1918, en que fué firmado el armisticio, en que también hubo *utilidades*, salvo en 1915, cuyo balance cerró con un *déficit* de 20 millones de liras, debido seguramente, a la extraordinaria movilización de los elementos guerreros de entonces.

De manera que el desequilibrio económico posterior de la Empresa fué debido únicamente a la *desorganización obrera* imperante con posterioridad al armisticio, como consecuencia lógica del *comunismo-rojo* que se adueñó sin contrapeso, de todos los servicios públicos y del período continuado de huelgas y violencias, estimuladas por las contemplaciones punibles del Gobierno, a cuya cabeza se encontraba entonces el Ministro Nitti, de ingrato recuerdo en Italia,

—La huelga general de Enero de 1920, conducida por el Sindicato-Rojo, nos dijo el actual Ministro de Comunicaciones, señor Ciano, fué, al termino de la guerra, el punto de partida de la desorganización de los ferrocarriles de mi país, y el *Acuerdo* que le puso término tuvo consecuencias extraordinariamente graves por las complicaciones que le siguieron y por los gérmenes funestos que

él significó, provocándose así, una verdadera *disolución* del Estado en los años cruentos de 1921 y 1922, en el último de los cuales se extremó a lo imposible, el desorden. De ahí que la reacción facista haya tenido en todo orden de cosas, los carecteres de una verdadera cruzada *de redención nacional.*

Y esta es la verdad, porque las capitulaciones vergonzozas del Ejecutivo de entonces no hicieron sino que extremar las intemperancias de los comunistas y de los peores elementos sociales, que se vieron así absolutamente dueños de la situación.

Fué tanto el desorden y tanto el imperio de los cabecillas en la administración de la red férrea del Estado (que ya sumaba alrededor da 16.000 kilómetros) que, según tuvimos oportunidad de oír en repetidas ocasiones, los itinerarios pasaron a ser letra-muerta y los robos de mercaderías, hechos al parecer normales y sin otra sanción que las gruesas multas a que era condenada la Empresa, la propia víctima, por los Tribunales del Reino. Bastaba que alguien, cualquiera de los de la mazorca-gremial, denunciara la existencia dentro del tren, de algún viajero no perteneciente al comunismo, simplemente por su mejor indumentaria, para que se le titulara de *sospechoso*, y se hiciera *ipso-facto* detener el convoy, en pleno campo, a fin de arrojar violenta y abusivamente al sindicado, convertido así en un leproso-indeseable, en un sujeto inadmisible dentro del convoy...

En esta forma el *déficit* de 45 millones de liras que arrojó el balance de 1919, se elevó a 1.042 millones en 1920, a 1.321 millones en 1921 y a 1.432 millones en

1922... y el capítulo de *indemnizaciones* que hubo de pagar la Empresa, a título de pérdidas o robos de mercaderías, subió también de 4 millones de liras en 1914 a 120 millones en 1922...

Valiente situación!

Por lo anterior el *coeficiente de explotación*, que en 1914 había sido de 78%, se elevó a 145% en 1922 y la planta de empleados que hasta entonces había fluctuado alrededor de 140,000 personas, se elevó casi de improviso, a la fantástica cifra de 217,000 en 1920 y a 221,000 en 1922, a pesar de que la red férrea no había aumentado ni en un kilómetro en la explotación.

Todo era pues desorden, violencias y dispendio.

Fué en esos precisos momentos de verdadero naufragio de los servicios ferroviarios, cuando Mussolini, al frente de un ejército de civiles-fascistas, penetró resuelta y violentamente a Roma y tomando las riendas del Gobierno, que ha sabido después conservar y prestigiar, *expulsó* primero a los traficantes y puso en seguida, orden en la Administración; reivindicando así los fueros de la patria escarnecida y ya semi-agónica, por la acción maléfica del acratismo y del desorden.

No nos consideramos capacitados, ni menos sería esta la ocasión apropiada para emitir juicio fundamentado del prestigio y progresos que han significado a Italia la *era-mussolínica*; pero estimamos de justicia dejar constancia personal, después de recorrer parte considerables de esa nación y de visitar las principales y más populosas ciudades de su territorio, que en todas partes la opinión consciente no cesa de ensalsarla, por no decir de endio-

sarla. Y en verdad que al contemplar los campos en plena labranza y las industrias en plena actividad y la marina mercante en creciente desarrollo y las ferrovías en febril movilización, sería una injusticia no aplaudir la poderosa acción del actual jefe de Gobierno, que ha logrado, en el corto período de cuatro años que lleva de administración, sacar a la Italia del ciénago en que la tenía sumida el comunismo, para elevarla al nivel de prosperidad y prestigio de que hoy incontrovertiblemente disfruta.

Así lo dice por lo menos, la mejoría de su moneda circulante y el bienestar de la clase obrera. Nunca, pues, se podría decir con más propiedad que ahora que los excesos del mal suelen traer el bien, comprobando una vez más el conocido aforismo matemático que expresa *que toda acción, supone una reacción.*

Al observar estos hechos y al formular estas observaciones, ha acudido a nuestra mente el recuerdo afectuoso de la patria ausente que, después de soportar males similares, se inicia ahora, al decir de la prensa, en el camino de las reinvindicaciones del buen sentido, ya que nunca es tarde para declarar que los que *impiden* el trabajo y *estimulan* las huelgas, confunden la libertad con la licencia, el bien con el mal.

Pero volvamos a nuestro tema, a las finanzas de los ferrocarriles de Italia.

* * *

Como lo hemos dicho, cuando en 1922 el señor Mussolini tomó las riendas del poder, el balance económico

de la red ferroviaria del Estado había cerrado con un *déficit* de 1,432 millones de liras y un peso-muerto de 221 mil empleados, amén de una desorganización completa de todos los servicios y una destrucción de todas las estaciones y elementos de transportes.

Urgía, pues, remediar tantos males y para ello este ilustre jefe designó a don Constanzo Ciano, Ministro de Comunicaciones y a don César Oddone, Director General de la Empresa, a quienes encomendó, con poderes bastante amplios, la ardua tarea de poner orden en la Administración y salvarla del cataclismo en que estaba sumida; programa magno si se quiere; pero que ambos han sabido hasta ahora satisfacer con creces y con el aplauso unánime del país.

Efectivamente, los sucesivos balances de la nueva Dirección han mostrado que en 1923 se logró reducir a ,032 millones de liras la *pérdida* de la explotación y que en 1924 la misma se redujo ya a 412 millones y todavía que el personal de 221,000 obreros de 1922, se había logrado disminuir a sólo 172,000, con la cancelación de los respectivos contratos a 50,000 personas inútiles para los servicios de la Empresa.

Esa fué la grande obra de los dos primeros años de la nueva administración.

Se iba, pues, en buen camino, lo que estimuló la prosecución del período de reacción y de reformas con resultados tales, que el balance de 1925 pudo ya cerrarse con una *ganancial* de 174 millones de liras y de 378 millones el de 1926... de manera que con sólo cuatro años de esforzada labor, se había logrado estirpar el mal y volver

así a los regímenes pré-bélicos en materia de explotación y de finanzas.

Mil ochocientos diez millones de liras de diferencia entre los balances de 1922 y 1926 fueron pues el fruto de la constancia y del orden impuestos por los señores Ciano y Oddone en la explotación de las líneas del Estado.

—No es verdad que esto es un prodigio?

Pero para que mejor se aprecie el gran resultado, el extraordinario éxito a que hemos aludido, debemos aun agregar que la nueva Administración, como es lógico suponerlo, ha tenido que gastar en igual período de tiempo, muchos cientos y miles de millones de liras en *reparar* los perjuicios dejados tras de sí por la horda bolchevi-quista e *incrementar* además considerablemente el poder motor y demás elementos de transportes de la Empresa, ya que todo, a la sombra del orden y del trabajo, había crecido al doble y triple de lo anterior.

En 1914, por ejemplo, hubo un tráfico de 4.930 millones de pasajeros-kilómetros y de 41 millones de toneladas-kilómetros, lo que se elevó en 1926 a 10,000 millones y a 15,000 millones respectivamente... y de igual manera el transporte, que había requerido en 1914 sólo 73 millones de trenes-kilómetros de pasajeros y 45 millones de trenes-kilómetros de mercaderías, hubo de necesitar en 1926, para iguales servicios, 77 millones y 61 millones respectivamente.

Todo, como se ve, se había duplicado y hasta triplicado en doce años.

Lo anterior, como lo decíamos, impuso gastos *extras* muy crecidos en todo orden de cosas, tanto en los re-

fuerzos de la vía, como en el incremento del poder motor y de la capacidad de las estaciones. Y tanto es así, que la última Memoria que he tenido la oportunidad de consultar, acusa inversiones tan crecidas, como las de 260 millones de liras en estaciones y 200 millones en material rodante, sin perjuicio de una inversión *anual* de 60 millones en los trabajos de electrificación de la red, a los cuales me he referido anteriormente.

Para que se aprecie numéricamente la modificación económica experimentada por la movilización de la red ferroviaria que estamos estudiando, agregaremos todavía, como expresión gráfica de este incremento de tráfico, que las *Entradas* y *Gastos* de 615 y 386 millones de liras que figuran en el balance de la Empresa en 1914, ha subido en 1926 a las cifras de 5.067 y 4,689 millones respectivamente, es decir, que ambas partidas casi se han *decuplado* en el período de los doce últimos años.

Los detalles de ambos renglones para el año financiero de 1926 que acaba de terminar, expresados en *millones de liras*, se puede resumir así:

Entradas:

Servicio de carga..........	3.158 mill.	62.2%
pasajeros......	1.639	32.4
equipajes......	68	1.2
varios..........	202	4.2
Totales......	5.067 mill.	100%.

Gastos:

Servicio del personal......	2.372 mill.	50.6%
— manutención.	637	13.6
— combustible..	610	13.0
— varios.........	1.070	22.8
Totales......	4.689 mill.	100%

Como se ve, las cifras más altas en el capítulo de las *Entradas* corresponden al transporte de mercaderías, que sumó ese año 63 millones de toneladas, y en el de los *Gastos*, al servicio del personal, que en esa época se había ya logrado reducir a 170,000 empleados, o sea a 10.3 personas por cada kilómetro en explotación, en vez de 14.1 que era el coeficiente de 1922.

Podemos aún agregar, para que mejor se aprecie la eficiencia de este personal (relacionándolo no ya con el *kilometraje* de la vía, sino con la *cuantía* de tráfico anual, como es más justiciero hacerlo) que si en 1914 hubo 38.8 empleados por cada millón de ejes-kilómetro de movilización y 60.4 empleados en 1922, el coeficiente del año último bajó a 32.5 empleados, lo que ès una nueva manifestación del buen servicio actual en la movilización de la Empresa.

Mucho podríamos aún agregar sobre los servicios y eficiencias actuales en la administración de la red ferroviaria del Estado de Italia; pero lo dicho, ya es más que suficiente para apreciarla en toda su importancia. Con razón, pues, los señores Ciano y Oddone, y más que ellos el País, se pueden vanagloriar de los éxitos alcanzados, que

seguramente irán en creciente, dada la perseverancia y entusiasmo del personal y la confianza pública, que no cesa de ensalzarlos y estimularlos. Y tanto es así que ya se puede preveer para el presente año una *ganancial* quizás superior a 600 millones de liras.

Los balances ferroviarios se hacen en Italia todos los primeros de Julio. en vez de los treinta y uno de Diciembre como entre nosotros.

Con razón, pues, el Ministro de Comunicaciones, señor Ciano, al dar cuenta recientemente al Congreso Nacional de los resultados obtenidos en su administractón, ha podido decir:

—«El país, bajo la égida del Jefe del Gobierno, señor Mussolini, puede estar cierto que encontrará en sus ferrocarriles un organismo siempre digno de sus grandes destinos y del rango que le corresponde en la civilización moderna».

EL TURISMO EN FRANCIA

París, 3 de Junio de 1923.

Ayer tuve el agrado de visitar en sus oficinas de la Avenida de la *Grande Armée*, a los señores Henry Defert y Juan Desaubliaux, Presidente y Secretario General del Touring Club de Francia, para quienes traía una carta saludo de la Asociación Automovilística de Valparaíso, siendo acogido con la benevolencia y cortesía que caracterizan a las altas personalidades de esta nación.

Esta visita me ha proporcionado la oportunidad, no sólo de conocer en sus detalles la vasta e interesante organización de esta institución, la más antigua y prestigiosa en su género de la Francia, sino también de apreciar la importancia que aquí, como en Italia y Suiza, encierra la industria del turismo en la vida económica del país.

El *Touring* ocupa un edificio muy hermoso en una de las avenidas más elegantes que concurren a la Plaza de L'Etoile y se ve todo el día su amplio hall y sus diversas

dependencias, materialmente invadidas por concurrentes de toda especie, que solicitan las más variadas informaciones para las jiras en proyecto. De ahí su prestigio y popularidad dentro y fuera del país, como que constituye un obligado *rendez-vous* de turismo.

Este Club, como lo indica su nombre y en conformidad a sus estatutos, tiene como principal objeto desarrollar el turismo bajo todas sus formas; pero, conjuntamente cuida de la conservación de los museos y parques nacionales, de la comodidad de sus asociados y hasta de señalada educación infantil.

Fundado hace ya cerca de cuarenta años, en Enero de 1890, por un grupo de jóvenes entusiastas y reconocido por el Estado, como institución de *utilidad pública*, en Noviembre de 1927, no ha cesado de crecer en prestigio y en servicios, como lo atestigua el número creciente de sus socios, que a los cinco años de su fundación ya alcanzaba a la cifra de 20,000, de 100,000 en 1905, de 150,000 en 1915, y ahora pasa de 200,000.

La cuota anual que paga cada asociado es sólo de 15 francos, con derecho a recibir la revista mensual que edita; pero como recibe otras subvenciones y otras dádivas generosas, su presupuesto llega a una cifra muy próxima a 4 millones de francos por año, que invierte generosamente en propaganda, impresiones, concursos nacionales, vigilancia de hoteles, conservación de caminos y múltiples asuntos que tengan relación con el turismo.

Toda esa obra, que se extiende hasta los más apartados rincones de la Francia, es dirigida por un directorio central y diversos organismos provinciales y todavía por

una serie de Comitées especializados, que obedecen a los nombres de *Contencia, Propaganda, Circulación, Hotelería, Reliquias, Monumentos, Forestal, Ferrocarriles, Automovilismo,* etc, a los cuales debe también agregarse una sección especial que tiene a su cargo el desarrollo en la juventud. del gusto por las excursiones regionales y colectivas, para que así se conozca la Patria y se propague el culto de todo lo hermoso y de todo lo bello, que encierra en sus paisajes y sus reliquias históricas este gran país.

El *Touring* abarca, pues, un programa sumamente variado y extenso, como que hasta tiene señalada intervención en la confección de los itinerarios y en las tarifas ferroviarias del Estado y particulares.

—Llevamos ya cuarenta años de insistente acción, me decía con entusiasmo el señor Desaubliaux; pero, a pesar de estar satisfechos de la obra realizada, no cesamos de extender y multiplicar nuestras actividades, dentro y fuera del territorio. Diga, pues, a los amigos de Chile que su cooperación será acogida por nosotros con todo afecto, ya que uno de nuestros más vehementes anhelos es el de extender más allá de las fronteras los beneficios de nuestra institución.

—Sabido es que la unión hace la fuerza, agregó; pero para que aquélla sea sincera y sobre todo duradera y prolífica en beneficios, hay que empezar por conocerse, que suele ser sinónimo de apreciarse.

* * *

Pero la propaganda y el desarrollo del turismo de la

Francia no está limitado, como es fácil comprenderlo, a la labor que realiza el *Touring*, sino que se extiende a muchas y diversas instituciones similares, que también llevan vida próspera y prestigiada y que obedecen a los nombres de *Club de Alpinistas, Automóvil Club de Francia, Unión de Velocipedistas*, etc.; los cuales cuentan ya con más de medio millón de asociados, a los cuales hay que agregar como 700 *Federaciones Receptivas Provinciales*, que cuidan de los agrados de los turistas en jira, como también de estimular la colaboración incesante e *interesada* del comercio, de las empresas ferrocarrileras y de los establecimientos termales y climatéricos diseminados de uno a otro extremo del país, entre los cuales los más conocidos y prestigiosos son los de Vichy, Deauville, Biarritz, Niza, Montecarlo. Lourdes, Evian y Grenoble.

Tenemos así que mil y un organismo y de los más variados ámbitos territoriales concurren a estimular, organizar y hacer próspero el turismo, seguros como están de contribuir así a la prosperidad de la patria común, y a la consolidación de las finanzas nacionales y privadas.

De ahí que el Gobierno, para aunar tantos esfuerzos y para encauzar mejor tantas actividades dispersas, se haya resuelto a crear un organismo directivo central, la *Oficina Nacional de Turismo*, cuya existencia se deriva de la Ley de 24 de Septiembre de 1914 y cuya actual organización data del Decreto de 14 de Mayo de 1925, en conformidad al cual, ha pasado a constituir una de las dependencias más activas y prestigiosas del Ministerio de Obras Públicas, como que está dedicada a controlar y a dirigir

todos los servicios que tengan contacto con el turismo, en sus múltiples y variadas derivaciones.

Esta es hoy la oficina que cuida y atiende la construcción, conservación y vigilancia de los caminos; la movilización confortable de los viajeros, etc., y lleva la directiva general en todos los ramos y medios que conduzcan a ampliar la corriente de visitantes, o en otros términos, a evitar o contrarrestar la competencia extranjera. que es constante y sobre todo amenazadora, ya que es sabido que todas las naciones de Europa explotan hoy el turismo como fuente de progreso y vitalidad comercial.

Para aquilatar esto último, me limitaré a citar el hecho siguiente, que lo estimo revelador:

En Septiembre del año pasado, se celebró en Milán (Italia). un gran *Congreso Internacional de Carreteras*. donde se debatieron con lujo de detalles, todos los problemas conducentes a la mejor y más expedita vialidad continental. y en él surgió un proyecto, que empieza ya a ser una realidad, tendiente a facilitar la comunicación terrestre, entre los mares del Norte y del Báltico, que circundan la Inglaterra, con la pintoresca *Costa Azul* del Mediterráneo y que consiste nada menos que en construir un camino de 1,600 kilómetros, que conduzca de Hamburgo a Niza (vía Hanover, Francfort, Strauburgo y Milán), la gran corriente de viajeros que visita esos lugares.

Como es fácil comprenderlo, esta carretera podría significar a los intereses económicos de la Francia una efectiva amenaza, por lo cual la *Oficina Nacional de Turismo* a que he hecho referencia, se ha apresurado a así advertirlo a os poderes públicos, proponiendo, a su vez, para con-

trarrestarla, la construcción *inmediata* de una otra carretera rival, cuyo trazado definitivo aún no está resuelto; pero que debiera seguir alguna de las siguientes rutas:

1.ª Unir *Chesburgo* con Niza (vía Tours, Lyon y Grenoble) mediante una carretera de 1,200 kilómetros de longitud;

2.ª Unir el Havre con Turín (vía Rohuen, Tours, Lyon y Chambery) siendo en tal caso de 1,230 kilómetros el largo de la vía; o

3.ª La solución Saint-Nazaire-Turín (pasando también por Tours y Chambery) en cuyo caso se reduciría a 1,030 kilómetros la distancia por recorrer.

Para mejor apreciar la importancia de estas rutas, estimo indispensable consultar un mapa de la Europa Central, ya que así sería fácil aquilatar los intereses económicos en juego, o si se quiere, el esfuerzo, el gran esfuerzo que las naciones rivales están dispuesta a realizar para atraer y facilitar la corriente generosa de viajeros que, año a año y en proporciones gigantescas, surge de los países lejanos y se derrama jubilosa en el Continente, con su natural cortejo de gruesas inversiones y de buen vivir.

Pero volvamos al tema principal de este artículo.

* * *

El turismo en Francia o si se quiere en París, se diferencia, a mi juicio, notablemente del que se desarrolla en otras naciones.

En Italia, por ejemplo, y por lo que yo he visto, el

viajero que llega a Génova visita presuroso el puerto y la ciudad, con sus callejuelas torcidas y estrechas de la Edad Media, de los tiempos de Cristóbal Colón; sigue después a Milán, para admirar ahí su alto comercio y su maravilloso *Duomo*; continúa en seguida hacia Venecia, para navegar en góndolas sus poéticos canales y contemplar las suntuosidades de los viejos palacios de los Dux; llega así a Florencia, donde se deleita con las obras de arte de su Museo, el más rico y maravilloso del mundo; sigue todavía a Roma, para visitar las catacumbas de los mártires y quedarse estupefactos ante la magnificencia de sus iglesias innúmeras; se dirige todavía a Nápoles, donde se deleita en los fumaroles del Vesubio y en los panoramas que culminan en las grutas encantadas de las islas de Prócida y salta por último a Sicilia, para admirar los paisajes de Palermo, desde donde, por lo general, sigue hacia Grecia y a los pueblos borrados del antiguo Oriente.

Se ve, pues, ahí a un viajero que no se da roposo y que no tarda en *saturarse* de impresiones, mientras que el que viene a Francia, tan pronto como llega a sus puertas fronterizas, no tarda en dirigirse rápidamente a París, la *ciudad-imán*, la *ciudad-luz*, donde se radica, para deleitarse en las múltiples e inimitables distracciones que esta gran capital ofrece al extranjero y de ella, por lo general, ya no sale, hasta que *agota* sus recursos o termina su programa de excursión, exclamando al partir:

—*Ádiós ciudad soñada y apenas disfrutada!*

Tenemos, pues, en el primer caso, un turista *movedizo* y *novedoso* y en el segundo un turista que se entrega de

lleno a los deleites de los teatros, restaurants y cabarets que ofrece ésta la ciudad de los placeres inagotables.

De ahí que el viajero gaste en París mucho más dinero y mucho más tiempo que en otras ciudades del Continente.

* * *

—Cuántos turistas visitan al año la Francia y cuánto dinero desparraman en ella?

Difícil es decirlo con precisión, pero quiero a lo menos dar algunas cifras que pueden ilustrar esta cuestión, sobre todo en lo que concierne a los visitantes ingleses y norteamericanos, que son los más numerosos y los que culminan en el buen vivir y en el derroche de *confort*.

El año pasado, salieron de Inglaterra con destino al extranjero 760,000 turistas, de los cuales el 65 por ciento, o sea cerca de 500,000 vinieron a Francia donde gastaron en su vida fastuosa y placentera, un total de 15,000 millones de francos, o sea un promedio de 30,000 francos por persona.

En igual forma y en el mismo año, según lo expresan los cálculos dados por el Departamento de Comercio de Wáshington en un curioso libro intitulado *El balance invisible del comercio internacional*, partieron de los Estados Unidos hacia el extranjero 410,000 turistas, de los cuales 320,000 se dirigieron a Europa y 220,000 a Francia. dejando estos últimos en los hoteles, restaurants, teatros y cabarets parisienses, la fabulosa suma de 226 millones de dólares o sea cerca de seis mil millones de francos...

Las inversiones medias por cada turista durante su corta o larga residencia en París subió pues, a 1,028 dólares, o sea, al cambio actual de 25 francos por dólars, a la cantidad de 25,600 francos por persona, muy próxima como se ve, a la invertida por los ingleses.

Y otro tanto, aunque en menor escala, se puede decir de las inversiones hechas por los turistas que provienen de España, Alemania, Argentina y Brasil, que siguen a los ingleses y norteamericanos en fausto y en dispendio personal.

Para completar estas informaciones sumarias sobre las *inversiones medias* de diversas colonias de residentes eventuales en esta Nación y que suman como se ve cantidades enormes, quiero agregar todavía un dato elocuente y decisivo.

Hará unos tres meses se hizo en esta capital el censo de la población y según él, París cuenta actualmente alrededor de un millón de extranjeros (aunque no todos ellos se les puede seguramente clasificar de turistas) y si se estima para cada uno, un gasto medio de 200 francos diarios (sin contar inversiones o compras extraordinarias) se tendría así que los extranjeros invertirían en esta plaza una suma próxima a 200 millones de francos diarios.

Antes de consignar esta cantidad, que a primera vista se la puede estimar ultra-exagerada, la he consultado con muchos residentes chilenos y no le han hecho reparos, pero aún fuertemente castigada siempre resultaría una cifra inmensa, superior a lo que muchos piensan.

Hay que considerar para ello no sólo el alto costo de la vida actual, sino el hecho real de que aquí a los extranjeros

se les carga la mano en todo, ciertos como están que vienen para divertirse y para gastar y que nadie regatea.

En París, por lo general, el *nativo* vive muy sobriamente, y sus horas de ocio las destina al hogar o a diversiones de poco costo. Su gran placer es visitar los parques *gratuitos* de Luxemburgo y del Bosque de Bolonia, etc., destinando los días festivos a salir con sus familias a visitar museos o a recorrer en los *environ* los maravillosos parques y castillos de Chantilly, Saint Germain, Versalles, Saint Cloud, Rambouillet y Fonteneblau, etc.; mientras que los turistas llenan los hoteles y restaurats. caros y baratos, y los *music-hall* y los *cabareís*, donde jubilosamente y sin reparos, pagan en cien francos una butaca y en doscientos francos una botella de champagne, que en el comercio encontrarían fácilmente por la cuarta parte de ese valor. Viven, pues, cegados por la luz fantástica de los cabarets y apuran hasta el delirio las horas del placer y de los halagos, que pagan sin regateos y hasta con agrado.

De ahí que todos están conformes en declarar que París *no podría vivir* sin el contigente de dinero que le aportan los *extranjeros*, lo que tradujo correctamente un Ministro de Hacienda al decir hace poco en el Parlamento:

—«El turismo constituye en Francia la fuente más poderosa de sus actividades económicas y el renglón más alto de sus *exportaciones invisibles*».

Quieran los acontecimientos que nuestros dirigentes en Chile, que tanto se preocupan ahora de incrementar nuestras fuentes productivas, sepan aprovechar las enseñanzas anotadas en esta información, seguros como deben estarlo

de que ellas son hijas de la realidad y no de la fantasía, como más de alguno podría suponerlo.

El turismo es hoy día, más que un agrado, una fuente indispensable de recursos en la vida económica de las naciones.

EN TIERRA ALEMANA

Zurich, 1.° Julio de 1927.

Y siguiendo nuestro interrumpido viaje, el Viérnes 10 de Junio, a las 2 P. M. partimos hacia el Oriente desde la *Gare du Nord* de Bruxelle y después de cruzar planicies cultivadas y cacerios semi-ocultos entre forestas, pasamos por las colinas envolventes de Lieja, el rincón más industrial y progresista de la agotada Bélgica y a las 5.40 P. M. nos deteníamos en Herbersthal, para llenar formalidades de frontera y luego después entrábamos ya a tierra alemana, a la región *reheniana*, de tanta fama por sus yacimientos carboníferos y las codicias que supieron despertar en los Aliados. Entrada ya la noche, nuestro tren se detuvo en *Colonia*, la más importante y antigua de las ciudades de esa zona, como que su construcción data de cincuenta años antes de Jesucristo.

Ahí sólo nos quedamos tres días; tiempo que estimamos suficiente para visitar la ciudad, tachonada de cúpu-

las y altos edificios y gozar de su hermosísimo río, ornados de puentes soberbios y magníficos.

Colonia es como se sabe, la gran metrópolis comercial y científica del Bajo-Rhin y de Westfalia y como predilecta hija del antiguo Imperio Romano, aun se la caracteriza por su afamada Universidad, por sus centros de cultura social y sobre todo, por sus fastuosas iglesias, la más importante de las cuales es la Catedral, edificada hace ya siete siglos, en 1248, que constituye una reliquia arquitectónica de inapreciable valor y de digna admiración. En su *exterior* semeja notablemente al *Duomo* de Milán, sin tener las suntuosidades internas del monumento italiano y en su *conjunto*, de estilo netamente gótico, es sin duda alguna, uno de los templos más suntuosos de la Europa Central, superior aun a la iglesia de *Saint Etienne* de Viena, que tanto enorgullece a los austriacos.

La ciudad que como todas las de Alemania, se distingue por su extraordinaria limpieza y su espléndida pavimentación, se visita con creciente agrado; pero sin duda lo que constituye el principal atractivo regional, es su río, el *Rhin*, de aguas mansas y azuladas y de riberas pobladas por innúmeras *villas* y progresistas poblaciones. Le navegamos durante todo un día, camino de Bohon, Coblenza y Wiesbaden, pasando por las arcadas de sus puentes fantásticos, modelos de ingeniería, y admirando a uno y otro lado, a través de verdes campiñas y sombreadas forestas de pinos, muchas ciudades importantes, cuyos nombres figuran con honor en las actividades de la enseñanza y de las industrias alemanas.

Es digno también de estudiar en Colonia todo lo refe-

rente a la *cultura-social*, que ha llegado a un alto grado de perfección, como me lo decía un distinguido y competente amigo, que había representado recientemente a Chile en la *Conferencia Internacional del Trabajo* en Ginebra, agregándome:

—En esa Conferencia, la más importante celebrada hasta hoy sobre tan debatido tema, quedaron de manifiesto dos hechos irrefutables:

1. Que en materia de codificación de *bienestar social*, la nación más progresista y adelantada en Europa, es sin duda alguna, la Alemania, y

2. Que en la citada nación, la ciudad, o más propiamente dicho la zona en que hay mayores progresos prácticos que observar es la de Colonia, capital del Bajo-Rhin.

De ahí que, a pesar de nuestra escasa preparación en la materia nos interesáramos también por visitar y conocer sus *Cajas de Retiro* y *Seguro Obrero*, que reunen, según los técnicos, cuanto la ciencia y previsión humanas han podido hasta ahora crear en alivio de las condiciones de suyo tristes de los trabajadores, por lo cual no acertamos a explicarnos el por qué nuestro Gobierno haya ido a buscar expertos en la materia, a técnicos austriacos, de Viena, que es una ciudad dolorosamente agobiada por un régimen soviético, que clama al cielo, siendo que en Colonia habría podido encontrar cuanto hay de bueno y de experimentado en la ciencia social que tanto preocupa hoy y con justicia, a las naciones de todos los Continentes.

* * *

Satisfecha nuestra curiosidad en Colonia, continuamos viaje, siempre al Oriente, y en ocho horas de grato caminar por las zonas industriales de Düseldorff, Dusburg, Essen, Dormund y Hanover, nuestro tren hizo 580 kms. de travesía, dejándonos por último en *Berlín*, la histórica y hermosa capital del Reich, que irradia su ciencia y su poderío por toda la Europa Central y que a todo viajero, igual que en París, Londres y Nueva York, aturde con la vida y movimientos propios de las grandes ciudades, de las grandes urbes mundiales.

Inútil y hasta infantil sería que nos detuviéramos en la descripción de las preciosidades vistas; de los parques y panoramas recorridos y de los museos, palacios, teatros y *cabarets* frecuentados, ya que todo aquello figura, con lujo de detalles, en los *boedecker* regionales; pero a lo menos debemos hacer recuerdo grato y especialísimo de una mansión lujosa, de un lucido palacio que ornamenta la hermosa avenida *Tiergarten* y que ostenta con orgullo los colores de nuestro escudo nacional. Nos referimos al palacio de nuestra Legación, cuya adquisición y posterior arreglo se deben únicamente a la gentileza del Gobierno alemán y a las diligencias de nuestro amigo y primo don Luis de Porto Seguro, actual Ministro de Chile en Berlín.

La historia de estos hechos es muy sencilla y digna de ser consignada.

El Gobierno alemán, recordando el tributo de dineros y afectos gastados por el de Chile para atender en la isla Quiriquina a los tripulantes náufragos del «Dresden», comandado por el glorioso Almirante von Spee en la pasada guerra y de los demás buques cañoneados en los mares del Pacífico, entregó a nuestro representante la apreciable cantidad de un millón de marcos oro, (dos millones de pesos chilenos), sin otra obligación que la de invertirla dentro del país. Pues bien, en conformidad a esa exigencia y previamente autorizado por nuestro Gobierno, el Sr. Porto Seguro adquirió en cuatrocientos mil marcos, o sea por la mitad de la deuda-hipotecaria que afectaba entonces a ese predio, un lucido palacio, ubicado, como se ha dicho, en una de las avenidas de más renombre en la capital, la Tiergarden-strasss, el que después, en forma adecuada a su futuro destino y con severa suntuosidad, supo también transformar, al tenor de las necesidades modernas de una Legación, sin olvidar por supuesto, la ornamentación externa y el aderezo de lujosas salas de recepciones diplomáticas.

Todo es en él chic, serio y confortable.

El estreno de esta suntuosa y ya querida mansión, por feliz coincidencia, se ha verificado durante nuestra estada en Berlín, al festejar el matrimonio del *ataché*-militar, coronel Ludwig, con una distinguida señorita berlinesa, hija del difunto general Dupleci, de origen francés; pero perteneciente a una familia radicada en Alemania desde hace ya más de cien años.

A esa recepción asistieron como doscientas personas

de gran *élite*, de las cuales quizás cuarenta eramos chilenos y el saldo, amigas y amigos de los contrayentes, muchos de los cuales ostentaban en su pecho preciadas condecoraciones de alta nobleza o de glorias militares de la pasada guerra.

Fué un grato consorcio chileno-alemán, cuyo recuerdo habrá de perdurar por largos años entre los asistentes.

Entre los comensales llamó desde un comienzo nuestra atención un apuesto y atrayente joven, casi un muchacho, que a todos tenía cautivado ya por su buen reír y sus maneras de fina aristocracia. Y era natural, como que se trataba nada menos que del príncipe imperial don Luis Ferdinando de Prusia, segundo y muy mimado hijo del ex Kronprinz y nieto por consiguiente del ex Emperador Guillermo de Alemania.

El príncipe es un joven bastante alto, de rostro lampino y de fisonomía extraordinariamente simpática. Habla correctamente el español y tiene modales del todo ajenos a los estiramientos propios de un personaje real y que, hasta podría en alguna ocasión, ceñir la corona imperial, dada su extremada popularidad en todos los centros juveniles y universitarios de Berlín.

Le fuí presentado por el Ministro y al término de nuestra grata charla, de quizás media hora, afectuosamente le dijimos:

—Y Ud. no ha pensado alguna vez visitar a Chile, donde tantas afecciones se tienen por su patria y connacionales?

—Ya lo creo, nos contestó sin titubear, y tanto es así

que me parece ya cosa resuelta que mis próximas vacaciones universitarias las pase en su país, como una de las anteriores logré pasarlas en la Argentina, haciendo una vida *gaucha* que nunca olvidaré. Y para que Ud. aprecie la sinceridad de estos propósitos debo decirle y aquí está Oscar Blanco que sabrá confirmarle mis palabras, que precisamente mis mejores amigos de Berlín están en la muchachada sud-americana.

Quedan pues notificadas las lindas chilenitas y la alegre juventud santiaguina que proximamente tendrán por aquellos mundos a un príncipe muy simpático y atrayente, muy llano y jovial; no de calzón corto y bucles dorados, como los que figuran en los cuentos de Hoffman y los soñados por la cabecita romántica de María Cenicienta, sino un otro, a la moderna, de porte gallardo y sonrisa afable, con pantalones *oxford* y que baila maravillosamente el *charlestón.*

* * *

—Venir a Berlín y no visitar a *Postdam*, es lo mismo que estar en París y no ir a Versalles o a Viena y no conocer Schoenbrun, nos dijo cierto día un distinguido compatriota que lleva ya largos años de residencia en Europa. Y esta es la verdad porque el simil es perfecto, ya que tales *environs*, a la par de haber sido moradas de reyesías ya destronadas, contienen palacios y Museos de inapreciables valores y curiosidades históricas imprescindibles de conocer.

Fuimos pues a Postdam deseosos de admirar esplendores reales, y como nuestra ida coincidiera con una mañana extraordinariamente luminosa y fresca, pudimos gozarla en toda su plenitud, recorriendo presurosos, calzadas inmejorables y navegando desde Wannsee, un brazo de agua cristalina que nos condujo así, en forma poética, al fantástico palacio *Sanssoucí*, que siglos atrás habitara Federico el Grande, con su corte de sabios, literatos, filósofos y truanes.

Recorriendo las severas y decoradas salas de ese palacio, ilustradas por el pincel de Wateau, de súbito llegamos a una de ellas, la antigua morada de Voltaire, cuyas paredes y puertas, por curiosa antinomia, se caracterizaban por una abigarrada pintura de *monos y papagayos*, que no dejó de sorprendernos, y entonces un buen amigo que nos acompañaba, nos dijo al oído:

—Esta es la pieza que hasta su muerte ocupó el gran filósofo francés, el cáustico patriarca de Ferney y con las características decoraciones de sus paredes, quiso el gran Monarca, con curioso humorismo, retratar la fealdad y la charlatanería proverbiales de su ilustre e inseparable amigo.

Y siguiendo así, jira novedosa, entre palacios y parques del más refinado gusto, topamos de improviso con un viejo y desmantelado *molino de viento*, cuyas grandes aspas recordaban paisajes de Holanda, si no las aventuras truanescas del Quijote, del héroe de Cervantes.

—Y este mamotreto, este singular ingerto, preguntamos a

nuestro complaciente guía, cómo ha venido a parar a este nido de refinado buen gusto?

Y supimos entonces de labios amigos una curiosa historia que a la par de traducir una de las genialidades del poderoso Monarca, encierra además una lección moral, que los pueblos nunca deben olvidar.

Hela aquí:

Cuenta la tradición que cuando el gran Federico daba por terminado su programa de embellecer Postdam, construyendo palacios y parques inimitables y encerrando en ellos preciosidades infinitas, topó su vista con ese Molino-monstruo, que afeaba el conjunto y sobre todo que molestaba, la quietud reclamada por su corte de sabios y poetas, con sus ruidos estridentes. Dictó entonces un *úkase* ordenando su inmediata demolición, y no fué poca su sorpresa cuando se impuso que su dueño, un humilde y anónimo campesino regional, se negara altivamente a respetarlo, invocando ante el Juez lugareño sus títulos de inveterado dominio.

—El rey puede hacer todo lo que él quiera, dijo el humilde desposeído; pero afortunadamente hay leyes en Prusia que amparan mis derechos y presentó al Juzgado su demanda, produciéndose así un ruidoso juicio entre el Monarca más poderoso y autoritario entonces de la tierra y un débil y desconocido molinero que pedía a la Justicia amparo y respeto a lo suyo, invocando el viejo adagio *charbonier est maitre chez lui*, en el cual venció el débil a despecho de la autoridad, y entonces el sabio y poderoso Emperador, ante la estupefacción de los palaciegos,

visitó en persona al molinero para felicitarlo por su triunfo y proponerle amigable transacción con la adquisición del Molino, lo que no le fué difícil conseguir.

—¿Para destruirlo?

—Por lo contrario, para mantenerlo en sitio inviolable, diciendo a sus aduladores y a la posteridad una frase que siempre se cita con orgullo en Alemania y que hasta grabada se la encuentra en una placa de bronce adherida al viejo monumento.

—Son mis deseos, dijo, que este Molino se conserve incólume donde está, al lado de mis palacios y en el centro de mis parques, como una manifestación imperecedera y eternamente viva, de que la justicia de mi reino, tanto ampara a los *grandes y poderosos*, como a los *chicos y desvalidos* que manifiesten dignidad y conciencia de lo propio.

Y es así como las desvensijadas aspas del viejo y caduco Molino siguen aún trabajosamente, a la vera de las reliquias de Sanssoucí, cantando a las generaciones un himno de respeto y de autonomía a la Justicia, a la ciega Justicia llamada a *amparar* el derecho de los débiles y a *moderar* el apetito de los fuertes.

* * *

Terminado que fué nuestro programa berlinés, supimos en la Legación que en Dresden, importante ciudad sajona ubicada a unos 180 kilómetros hacia el sur, casi ya en los linderos de la Scheco-Slovaquia, se acababa de inaugurar una gran *Exposición del Papel y sus Derivados*, y

allá nos encaminamos, con el propósito de visitar algo que seguramente interesaría en nuestro país.

Esa gran ciudad, que baña el Elba y embellecen cien palacios de cúpulas doradas, se precia de poseer una tela de Rafael tan *hermosa* que acuden a contemplarla diariamente miles de personas, y tan *valiosa*, que su director, además de un seguro por diez millones de marcos, ha creído conveniente protegerla de noche, rodeándola de una curiosa malla eléctrica, que terminaría súbitamente con la vida del osado que pretendiera su robo; pero para nosotros, como lo decíamos, lo que más nos atraía al visitar la ciudad, era el estudio de la exposición papelera, inaugurada sólo días atrás.

En Dresden desde hace tiempo se acostumbra a celebrar año a año, un gran torneo industrial, al cual acuden de toda la Europa ciento y miles de visitantes, siendo su objetivo o tema siempre diverso.

En 1922, la *cerámica*; en 1923, el *sport;* en 1924, las *industrias textiles;* en 1925, las *construcciones obreras;* en 1926, la *horticultura*, y ahora, *la industria del papel* y en especial el aprovechamiento de la *celulosa forestal.*

—Qué cosa de mayor interés para nuestro país, poseedor de tantos bosques y tributario de tantas adquisiciones?

No es del caso hacer en estas páginas historia de la industria que motivaba la Exposición; pero permítasenos a lo menos un recuerdo afectuoso para sus iniciadores y algunas observaciones sobre la importancia mundial que ella encierra.

En los tiempos antiguos, como se sabe, pora fabricar

papel se usaba exclusivamente los desperdicios *textiles*; pero después, con el incremento de su consumo, en publicaciones y libros infinitos, un mecánico francés, Mr. Robert, en la postrimería del siglo XVIII, inventó un procedimiento que permitía el uso de *fibras de madera*, sistema que no tardó en ser perfeccionado por Schaffer, Keller y Mitzcherlich, en Alemania; por Ekman, en los países escandinavos, y por Filghman en los Estados Unidos.

Estos son los principales sabios que con sus talentos y constancia han sabido dar vida y prosperidad a la industria de la celulosa forestal que tanta significación y cuantía reporta hoy a la prosperidad e intelectualidad mundiales.

Para que se aprecie globalmente el volumen incalculable que consume hoy el mundo en materia de celulosa forestal, nos limitaremos a decir que sólo en los Estados Unidos, el año pasado, hubo un consumo superior a cuatro millones de toneladas, millón y medio en el Canadá y algo más de un millón en Inglaterra. De ahí que sea útil decir que, según lo expresa la estadística, las cinco naciones más consumidoras de papel en el mundo, requieran de esa noble materia prima un *promedio* de 32 kilógramos de celulosa *por cada habitante*, en las proporciones siguientes:

Estados Unidos	62 kgs.
Inglaterra	37 »
Alemania	22 »
Francia	20 »
Suecia	19 »

Siguiendo después Suiza, Bélgica, Noruega, Japón e Italia. De Chile no tengo datos a la mano.

Pero volvamos a la Exposición de Dresden.

* * *

En un campo bastante extenso ubicado en los alrededores de la ciudad y en medio de jardines adecuados, se levantaba una serie de galpones destinados a diversas instalaciones, concurrentes a los propósitos de la *Janreschan Deutshen Arbeit Dresden.*

En el primero y más importante de ellos, se había instalado una maquinaria *ultra-potente* moderna, destinada a demostrar en sus detalles, el sencillo procedimiento de *transformar* los árboles, en papel de imprimir y así, en un extremo se veían los trozos de madera a utilizar, seguían después una serie de organismos destinados a *pulverizar y plastificar* los reciduos farinaceos así obtenidos y en la otra extremidad, por medio de *laminadores* muy simples, se obtenía ya el papel, en grandes y blanquísimos rollos, tal como a diario se les ve en las imprentas de Santiago. En esta forma gráfica y práctica, se podía pues seguir, tranco a tranco, el sencillisímo proceso destinado a convertir los bosques, en lectura amena; la madera en pan espiritual!...

Seguían después múltiples galpones, por lo general muy artísticos y sencillos, en los cuales se mostraba en forma igualmente práctica y gráfica, las mil y una utilización de

la pulpa-forestal, sea en *impresiones, empapeladores, arte fotográfico*, etc., o en útiles *escolares, malelería, cajetillas de cigarrillos*, etc., ya que es sabido que en Alemania, sobre todo en la época de la última guerra, hasta hubo infinitos artículos de *indumentaria* y de *arquitectura*. etc., que tenían como base única el cartón, la pasta celulosa de los bosques.

Sería de nunca acabar si entráramos en mayores detalles en materia de aplicación práctica e industrial de la celulosa, por lo cual nos limitaremos a decir que, según nuestra impresión personal, en todo país donde haya *consumos apropiados, bosques aparentes y bien ubicados* y *fuerza-hidráulica barata* y *próxima a la materia-prima* a utilizar, la industria del papel puede instalarse con absoluto éxito comercial. El capital cuando *concurren* estos elementos, es sumamente fácil de obtener en los mercados europeos,

Al hacer esta afirmación y conociendo la naturaleza y ubicación de nuestros bosques y la fuersa volumétrica de nuestros ríos y los consumos crecientes de nuestro comercio, etc., nos duele pensar que en nuestro país no se haya aun implantado en forma apropiada la industria papelera.

En el Brasil, sin tener las condiciones favorables de Chile, se inició hace años una propaganda en pro de estas instalaciones y mediante la *perserverancia* de los iniciadores y la *cooperación* gubernativa, se tiene ya alrededor de veinticinco plantas en ejercicio, que han significado una inversión muy próxima a 200 millones de

pesos chilenos, las que hoy producen año año, más de 60,000 toneladas de pasta forestal.

¡Es progresar!

Para cohonestar nuestra decidia al respecto se ha solido decir que nuestros bosques *no son apropiados* para la industria celulosa, sin embargo los ensayos practicados en diversos laboratorios de Alemania, Suecia y Estados Unidos, dicen lo contrario.

De ahí que estemos en situación de decir y más aún de *afirmar* después de nuestra visita a las instalaciones de Dresden, que los procedimientos modernos conducen en términos generales, a la tesis de que *todas las maderas no resinosas*, son susceptibles de aprovechamiento y tanto es así que en la citada Exposición y en las fábricas del Brasil a que hemos aludido, se esté utilizando con todo éxito, *hasta el eucaliptus*, que siempre se le había creído refractario sobre el particular.

La madera *fibrosa* se le aprovecha en papeles ordinarios o de *estrasa* y en cartón, etc., y la *blanca-suave* (estilo *araucaria*) en artefactos finos, de alta y selecta impresión.

Los anteriores antecedentes manifiestan a nuestros industriales y a nuestro Gobierno que si deseamos ver implantada en Chile, en vasta escala, la industria papelera, a base de celulosa forestal, sólo se requería acción y perserverancia fiscal y particular, elementos no difíciles de conseguir cuando se tiene como divisa la prosperidad nacional y el aprovechamiento industrial de nuestras fuentes naturales.

* * *

Agotados nuestros quehaceres en Dresden, continuamos nuestro viaje hacia el sur, orillando el Elba y poco después, entrando en tierras scheco-slovaquias, para visitar su capital Praga, y continuando aun, a través de los paisajes imponderables de la Bohemia, seguimos a la Austria, en demanda de Viena y de los soñados paisajes danubianos de la Hungría y tornando días después nuestra ruta hacia el poniente, no tardamos en entrar de nuevo a los dominios del Reich, a la zona-agrícola-industrial de Babiera, cuya capital *Munnich*, goza de la merecida fama de ser una de las ciudades más hermosas y progresista de la Alemania.

Visitamos en ella, entre mil curiosidades dignas de ser citadas, el *Deutsches Museum* en cuyas amplias y luminosas salas se puede seguir paso a paso, todos los progresos industriales del mundo. En la Sala *de los Relojes*, por ejemplo, se ha acopiado sobre la materia, todas las novedades aparecidas desde siglos y siglos y en la destinada a la *Química-Industrial* tuvimos la satisfacción de admirar dos grandes *panoramas* en yeso, que representaban, con nitidez notable, el conjunto de operaciones de las faenas productoras del Salitre. Uno representaba la industria tal como era en tiempo de la posesión peruana, ochenta años atrás y en el otro se exhibía una *oficina* chilena moderna, tipo Chacabuco.

Quedamos en Munnich dos escasos días y siguiendo después siempre al poniente, camino de la Suiza, trepamos los Alpes bábaros, sembrados de pinos y al caer la tarde llegamos a la ciudad fronteriza de Lindau, para penetrar después de lleno al país de los extensos y azulinos lagos y de las altas cerranías de Guillermo Tell, que tanto semejan y recuerdan los paisajes de nuestra patria ausente.

Habíamos terminado así nuestra rápida jira a través de la Alemania, desde las fronteras belgas de *Aix la Chapelle*, hasta las suizas de Bode y después de un recorrido vecino a los 3,000 kilómetros y de visitar sus más importantes ciudades, nos creemos en situación de expresar con entera sinceridad nuestra opinión sobre el conjunto de lo visto y observado en tan progresista y laboradora Nación.

La Alemania de hoy no parece ser la vencida de ayer, ya que a la sombra del orden y de la confianza que inspira la Administración del mariscal Hindemburg, trabaja y prospera en forma admirable y admirada y no sería aventurado decir o asegurar que muy luego, quizás antes de dos lustros, estará ya en situación de desprenderse del pesado y fatídico fardo de sus deudas bélicas y volver así, sino *sobrepasar*, al antiguo predominio industrial de sus mejores años.

Que no otra cosa traducen y reflejan el *bienestar-social* y la *prosperidad-edilicia* de sus ciudades; el *cultivo-intensivo* de sus laborados campos, doquiera se les mire y admire; el *esplendor y galanura* de sus verdi-negros

bosques; el *humear-incesante* de sus chimeneas. que forman legiones y el *silbato-directivo* de sus fábricas, que parecen entonar un himno a la paz y al trabajo, cimientos seguros, inamovibles y eternos de la prosperidad y grandeza de las Naciones.

UNA VISITA A BLASCO IBÁÑEZ

París, 1.° de Agosto de 1927.

De los escritores de nombradía universal que general o habitualmente residen en París, de seguro que ninguno interesará tanto a los sud-americanos de paso por esta capital, como el genial novelista español don Vicente Blasco Ibáñez, sobre todo a los chilenos por ser casado con una distinguida dama de nuestra sociedad, la señora Elena Ortúzar Bulnes, nieta de un excelso Presidente de la República, don Manuel Bulnes, y a su vez sobrina de uno de nuestros más apreciados historiadores, don Gonzalo Bulnes, actual Embajador de Chile en la Argentina. De ahí la natural y legítima complacencia que experimenté al saber que tan distinguida personalidad me recibiría «con toda amabilidad el día en que fuere a visitarle» en sus suntuosos departamentos del Hotel Claridge.

Y aprovechando así el día de ayer que, por su lumino-

sidad primaveral, invitaba a las amenidades de una charla familiar, me dirigí jubiloso a la amplia *Avenida des Champs Elyssees;* llegué a su hotel y atravesando largas galerías, repletas de lujosas vitrinas, subí a los altos, en uno de cuyos dormidos y silenciosos rincones se encontraban los departamentos de Don Vicente, siempre ocupado en su diario e interminable escribir y siempre afectuoso en su amena y espiritual charla.

Me recibió en una *negligé* encantadora y del todo propia a la intimidad, vistiendo pantalones afranelados de *sport* y una camisa amplia de batista, que dejaba al descubierto una musculatura de atleta y un cuello pletórico de salud, apenas representando su conjunto, los sesenta años de duros y prolíficos trabajos que lleva ya vividos.

—Llega Ud. a su casa, me dijo al entrar, con encantadora afabilidad y estrechando afectuosamente mis manos agregó:—Ud. bien lo sabe, los chilenos no pueden, ni deben mirarme como un extraño, ya que soy uno de los vuestros.

Modulé algunas frases de cariñosa salutación y desde el primer momento me sentí, tal como lo había previsto, en un ambiente de tanto agrado y de tanta confraternidad, que casi eché en olvido que me encontraba al frente de uno de los escritores más renombrados del mundo y seguramente el más leído en la América latina.

Mis primeras preguntas se refirieron a su pasado, a sus comienzos literarios, que me interesaban altamente conocer por haber oído en más de una ocasión anécdotas muy sabrosas de su turbulenta vida y de su fecunda existencia, y en verdad que anduve afortunado, porque Don Vicente,

charlador insigne e interminable, no puso ningún reparo en relatarme con mucha amenidad y colorido, gran parte de las incidencias novelescas de su vida, que le han conducido, paso a paso, a su indiscutible celebridad actual.

—No hay romance más movido que mi vida, fueron sus primeras expresiones; pero siempre recuerdo el pasado y presiento el porvenir a través de un prisma luminoso y sonriente, porque me precio de haber sido y de seguir siendo un obstinado optimista, un optimista a *outrance*.

Nacido en Valencia en los comienzos de 1867, desde niño se mostró bohemio, turbulento y apasionado por sus ideales, por arrebezados que fueran.

Los primeros estudios lo conducían a la abogacía; pero un día de decepción universitaria, abondonó su apacible y honrado hogar, trasladándose a Madrid, donde logró captarse en breve plazo el aprecio de la juventud literaria de entonces y amistarse, como secretario privado, con uno de los más fecundos y renombrados romanceros de la época, don Manuel Fernández y González. fecundo y popular escritor peninsular, al estilo de Dumas padre y de Ponson du Terrail, de quien alguien ha dicho que España le es deudora de un Monumento, en cuyo pedestal deberían *incinerarse* una a una, todas sus más ponderadas obras...

Al lado pues de este conocido folletinista hizo Don Vicente sus primeros ensayos literarios; pero después, defiriendo a ruegos maternales, volvió a Valencia, donde optó, antes de los veinte años, un título profesional, que nunca ha ejercido, y desde entonces se dejó tomar, en

cuerpo y alma, por las dos más grandes y pertinaces pasiones de su vida: La política y las letras.

Su iniciación en la vida pública la hizo al lado del famoso político y publicista Pi y Margall, cuyas doctrinas embargaron desde los comienzos su alma apasionada, originando años después, como último eco de su republicanismo, la bullada acusación doctrinal al Monarca Alfonso XIII y a su omnipotente Ministro Primo de Rivera, que mereció la intervención extradicional del Gobierno y los honores de una apasionada polémica mundial.

Entrando con inusitada pasión a la vida pública, fundó un diario, *El Pueblo*, que redactó personalmente hasta su último número, y casi conjuntamente el electorado de Valencia lo llevó a un sillón del Congreso, en el cual, desde los primeros momentos se convirtió en el *leader* de su partido. Fué tan ardiente su actuación que hubo de sufrir reiteradas persecuciones y hasta cruentas deportaciones, sin contar numerosas incidencias personales y hasta duelos de honor, que fueron muy numerosos y sobre todo muy ruidosos.

Fatigado de esa vida de aventuras y quebrantos políticos, sin éxitos positivos, en 1909 se negó a aceptar una sétima y fácil reelección y desde entonces se entregó de lleno a la producción literaria, que le habría de conducir a la celebridad, y sin otro interregno que los cuatro años pasados en Sud-América, generando las colonias agrícolas *Cervantes*, en Río Negro y *Nueva Valencia* en el Gran Chaco argentino; empresas que le significaron muchos sacrificios de dinero y privaciones, sin obtener otra compen-

sación que el desprestigio de su personalidad y hasta la falencia de sus finanzas.

Con motivo de estas tareas colonizadoras, vivió algún tiempo en la Argentina y también visitó Chile, y para alternar quizás su vida de campesino, con algo más de acuerdo con sus tendencias espirituales, dió en esa época una serie de conferencias públicas, que rivalizaron, en amenidad y buen decir, con las que en esos propios momentos estaba dictando en Buenos Aires el gran pensador francés Anatole France.

En ese hasta cierto punto oscuro e ingrato período de su existencia, que se extendió entre los años 1908 y 1914, nutrió su espíritu estudioso, de un amplio conocimiento de la historia y modalidades sud-americanas, que tanto papel debían desempeñar en la trama de sus posteriores obras; pero habiendo estallado la guerra europea, abandonó sus tareas colonizadoras y se trasladó a Francia, a fin de poner su pluma y sus actividades incondicionalmente al servicio de la causa de los Aliados, llegando con ello a captarse la amistad del entonces Presidente Poincaré y del gran Mariscal Franchet D'Esperay, con quien hizo vida íntima de campaña en las trincheras de la Quinta Armada.

Son incontables sus artículos de propaganda de tal época, que reproducían ávidamente la prensa de España y América, algunos de los cuales vinieron después a servir de base a sus dos más notables libros, *Los Cuatro Jinetes del Apocalipsis* y *Mare Nostrum*, que le han significado no sólo celebridad literaria mundial, sino tam-

bién la situación pecuniaria holgada de que hoy disfruta.

Rememorar la fecundidad literaria del señor Blasco Ibáñez sería materia de un libro, más que de una simple crónica como la presente, por lo que me limitaré a decir que en su producción imaginativa, en la cual hay mucho de Zolá y algo de Maupassant, se anotan, además de incontables artículos de política y de prensa, casi un centenar de libros de la más variada índole, predominando los de historia, cuentos y temas imaginativos, los últimos de los cuales pueden ser clasificados así:

La producción literaria de 1894 a 1902. en la cual predomina el género provinciano, de cuentos lugareños de Valencia y cuyos principales exponentes son *Arroz y Tartana*, *Flor de Mayo*, *La Barraca*, *Entre Naranjos*, *Sónica la Cortesana*, y *Cañas y Barros*, etc.; la que le sigue, de 1903 a 1908, en que su pluma abarca ya temas de mayor amplitud, como lo manifiestan *La Catedral*, *El Intruso*, *La Bodega*, *La Horda*, *La Maja Desnuda*, *Sangre y Arena*, *Los Muertos Mandan*, y *Luna de Benamor*, etc. y por último la posterior a la guerra europea, donde se transparentan sus impresiones y lecturas americanas, y entre las que se destacan principalmente *Los Argonautas*, *Los Cuatro Jinetes del Apocalipsis*, *Mare Nostrum*, *Los Enemigos de la Mujer* y *El Papa del Mar*.

Esto es en lo referente a su producción imaginativa, que en cuanto a la histórica, bastante voluminosa por lo demás, se citan con preferencia las tituladas *Historia de la Revolución Española*, *Historia de la Guerra Europea*, pudiéndose aún agregar determinadas relaciones de viajes,

que, como *Oriente, El Militarismo Mejicano, En el País del Arte*, etc., hacen recordar la pluma tan artística y celebrada de Edmundo Amici.

He ahí, muy en resumen, la vida y la incontable actividad cerebral que de los propios labios del señor Blasco Ibáñez he oído en el grato *interview* de ayer.

—Como Ud. lo ve, me dijo al terminar, yo he sido netamente un hombre de acción, de profunda acción. He actuado como agitador político; he pasado parte de mi juventud en las prisiones y en el destierro por mi perseverante republicanismo; los acontecimientos me han conducido a duelos sangrientos y sensacionales; he conocido las privaciones de la pobreza y los halagos de la fortuna; durante siete períodos consecutivos he actuado como congresal de mi país; he tratado de igual a igual con todos los grandes políticos y literatos del mundo; he habitado cabañas y palacios; he fundado colonias en América y por último he participado de las contigencias de la Gran Guerra, haciendo la vida cruelmente mortificada de las trincheras. De ahí que pueda decir con legítimo orgullo romancesco que mi vida, tal como ya se lo había dicho, es el más movido y el más real de mis romances, y así he de continuar, trabajando y produciendo hasta que se extinga la luz de mi cerebro, cumpliendo una consigna muy sabia y muy cierta que hace años oí en su país;

Querría morir arando, como el buey.

—Y cuál es el más preferido de sus libros?, le interrogué.

—El que estoy escribiendo, me contestó sin titubear,

pues como Ud. que también es del oficio, lo sabe, es propensión común a todos los autores, *olvidar muy luego* su producción de ayer; pero si Ud. me preguntara cuál ha sido el más *remunerativo* de mis libros, le contestaría que *Los Cuatro Jinetes*, que sacando mi nombre de los linderos de las naciones de habla española, ha labrado mi celebridad mundial, si así puedo llamarla, y sobre todo ha contribuído como ningún otro, a proporcionarme una perfecta holgura financiera, que me hace mirar sin temores el porvenir. La riqueza no es toda la felicidad; pero hace grato y risueño el vivir. No es así?

Y me contó a este respecto una curiosa anécdota, de sabor personal si se quiere; pero quizás digna de ser trascrita. Hela aquí:

Estando hace años en París, precisamente en la época de la guerra europea y en plena actividad periodística en favor de los Aliados, se le presentó a su estudio una escritora o traductora norteamericana ofreciéndole trescientos dólares por el derecho de traducir al inglés y publicar en los Estados Unidos su reciente libro Los Cuatro Jinetes del Apocalipsis; proposición, como se ve, bastante modesta; pero que él, falto de dinero entonces, no tuvo inconveniente en aceptar, sin siquiera sospechar que vendía por un plato de lentejas toda una fortuna.

Y efectivamente, la traducción, mediante una propaganda muy bien conducida por la Casa editora, *The Dulton Company*, tuvo tanto éxito que dos años después se librababa a la curiosidad inagotable de esa gran nación, nada menos que la 150 edición, estimándose que hasta

el presente han sido vendidos al público alrededor de diez millones de ejemplares de la citada obra.

Pues bien, la extraordinaria popularidad adquirida en tal forma por los *Four Horsemen of Apocalipsis* hizo muy popular el nombre del señor Blasco Ibáñez en los Estados Unidos y posteriormente indujo a una poderosa firma cinematográfica a formularle la muy ventajosa proposición de 200,000 dólares o sea de $ 1.600,000 chilenos, por los derechos de reproducir en la pantalla su ya famoso libro. Don Vicente aceptó la oferta, la firma gastó dos millones de dólares en la ejecución del *film* y durante todo un año se mantuvo en la *pantalla* de los 48 Estados de la Unión, con un éxito ruidosísimo, el fantástico desfile apocalíptico nacido en el cerebro privilegiado del señor Blasco Ibáñez.

He ahí el origen de la popularidad mundial de que hoy disfruta la producción de nuestro entrevistado, pues al *film* citado, no tardaron en seguirle Sangre y Arena, Mare Nostrum y Los Enemigos de la Mujer, que por años y años, siguen circulando por todos los teatros que se dedican a tales exhibiciones. Y desde entonces, en conformidad a contratos firmados en Nueva York, todo romance que escriba el señor Blasco Ibáñez debe aparecer primeramente vertido al inglés, en los Estados Unidos y sólo después de ésto le es posible a los numerosos editores de otras partes del mundo, incluso España, su patria, reproducir y publicar su trabajo.

Sabido es, por lo demás, que las producciones del señor Blasco Ibáñez corren traducidas en todos los idiomas vivos de la tierra. El día en que le visité me fué dado

ver sobre su escritorio una lujosa traducción china de sus Cuatro Jinetes, y así las hay en alemán, francés, inglés, italiano, scheco-eslavo, japonés, etc.

Tenemos, pues, en resumen, que la *leonina* compra de derechos de la señora Carlota Brewster, que sólo le significó a don Vicente una utilidad de trescientos dólares, ha venido a traducirse a la larga, no sólo en una considerable fortuna personal y una renta anual de bastante entidad, a título de autor, si no también en infinitos honores y altas distinciones académicas, entre las cuales él se complace en citar con preferencia la que le fué otorgada en 1920 por la Universidad norteamericana Jorge Wáshington, al nombrarlo *Doctor en Artes y Letras*, en cuya suntuosa ceremonia su entonces Presidente y hoy Embajador de los Estados Unidos en Chile, Mr. William C. Collier, dijo, que después de la Biblia, no había en el mundo libro más reproducido y en más diversos idiomas que los Cuatro Jinetes, agregando al término de su elegioso discurso los honrosos conceptos que siguen:

—En vuestra persona, señor, vemos resplandecer la moderna gloria de la literatura española. Habéis escrito mucho y vuestros lectores, diseminados en el Universo entero, se cuentan por millones. Vuestro Cuatro Jinetes han hecho ya, en su galope triunfal, la vuelta del Mundo y vuestra fecundidad os revela uno de los genios literarios con que hoy cuenta y enorgullece la Humanidad.

Difícil sería hacer un encomio más amplio, caluroso y justiciero.

Debo agregar que para recibir este honorífico título el

señor Blasco Ibáñez se trasladó expresamente a los Estados Unidos, donde residió cerca de un año, siendo muy festejado por la prensa y personalidades neoyorquinas de toda especie y todavía que, aprovechando este viaje, visitó también a México, durante la administración Carranza, originando así su discutido libro sobre esa revoltosa República, que le ha significado las diatrivas y acusaciones de venalidad literaria, que tanto han dañado su reputación personal, al tachársele de exagerado mercantilismo plumario.

* * *

Como las antiguas y perserverantes actividades republicanas o si se quiere antirealistas del señor Blasco Ibáñez le tienen cerradas las puertas de su patria y dejándose conducir por su temperamento de artista y de gran señor, ha hecho en un rincón privilegiado de la *Cote d'azur*, mirando al Mediterráneo y vecino a las fronteras franco-italianas, una residencia soñada y faraónica, al decir de quienes la conocen. Ahí, en Mentón, próximo a Monte Carlo y a Niza y para recordar quizás las preciadas huertas y los fragantes jardines de Valencia, ha construído como lo decía, una mansión maravillosa, bautizada Fontana-Rosa, en la cual se aisla gran parte del año, que dedica a la insaciable lectura y a escribir, en poético e incomparable ambiente, los numerosos romances brotados de su privilegiado espíritu. Loable fin para una existencia tan vivida!

Miré el reloj y vi con admiración que mi *interviw* había durado ya cerca de dos horas; pero antes de despedirme quise aún formularle una última pregunta, sobre el futuro de sus actividades literarias, a lo que afectuosamente contestó:

—Tengo ya casi terminados y probablemente aparecerán antes de que concluya este año, tres nuevo libros, hasta cierto punto complementarios entre sí, que he venido madurando desde mi visita a la América y cuyos títulos son: *La Riqueza del Gran Kan*, en el cuál relato las peripecias de Colón que buscando las Indias, o si Ud. quiere la Tartaria, *tropezó* con la América; *El Caballero de la Virgen*, en que figura como protagonista el novelesco explorador Balvoa, descubridor del mar Pácifico y por último *El Oro y la Muerte*, que describe la fantástica conquista del Perú, donde el oro de Atahualpa nunca satisfizo las ambiciones insaciables de Pizarro. Puede que más tarde y en otros libros, que empiezan ya ha bullir en mi imaginación. me refiera a las proezas romancescas de Magallanes, Hernán Cortés y Pedro de Valdivia, para cuyas confecciones me serán preciosas las investigaciones y narraciones tan meritorias de Barros Arana, Vicuña Mackenna, Errázuriz y Medina que, muy leídas y anotadas, tengo en mi biblioteca de Mentón. (*)

Había así llegado el momento de despedirme y al agra-

(*) Cinco meses después de escrito este artículo, el gran novelista murió súbitamente en su famosa residencia de Mentón y con tal motivo toda la prensa mundial ha hecho justicieramente el elogio de su incomparable personalidad literaria.

decerle su deferente y afectuosa acogida, quizo aun extremar sus amabilidades obsequiándome, con cariñosa dedicatoria, su último libro, *El Papa del Mar*, y su más reciente fotografía, que he de conservar como precioso recuerdo en mi hogar santiaguino.

Minutos después estaba ya en plena Avenida, camino del *Bosque de Bolonia*, el más hermoso y aristocrático de los *promenades* de París; pero al llegar a *L'Etoil* tuve la fantasía de subir a la espléndida terraza que corona el *Arco del Triunfo*, y cobija a su sombra la llama oscilante del *Soldado-desconocido*, y pude contemplar desde ahí, a través de un sol muriente de primavera, la más hermosa de las arterias parisienses.

A lo lejos se dibujaban tenuemente los palacios de las *Tullerías*, teatro romántico de antiguos placeres reales; más acá y siempre en línea recta, se erguía majestuosa la columna egipcia de la *Concordia*, en cuya plaza circular, en la époea del Terror, la guillotina segó tantas cabezas, de nobles y plebeyos, de Girondinos y Jacobinos y siguiendo aún con la maravillada vista por los extensos *Campos Elíseos*, entre floridos jardines, árboles umbrosos y residencias señoriales, llegamos por fin a la propia Plaza de *L'Etoil*, centro radial de seis amplias Avenidas que, en sus nombres recuerdan y perpetuan las infinitas proezas del gran Napoleón, ídolo imperecedero de la Francia monárquica y de la Francia republicana.

EN EL BALNEARIO DE VICHY

A Blanca Montt de Avendaño.

Niza, 10 de Septiembre de 1927.

En Francia, o si se quiere en París, todo el mundo, desde el más humilde portero hasta el más empingorotado rentista, acostumbra a hacer sus vacaciones. Los unos en el mar, los otros en las alturas; los menos en el campo y los más en los balnearios. En todo caso, pocos se quedan sin darse esa satisfacción, ya que sólo los muy desamparados de la fortuna no se dan, año a año, el legítimo y saludable agrado de trocar el aire viciado de las grandes ciudades por la atmósfera liviana de otros climas, sea en busca de salud, necesidad física de descansar de sus habituales quehaceres o meramente por seguir la moda y no ser así menos que los demás...

Siguiendo también nosotros esta general corriente y a pesar de que el clima de París se mantenía fresco y hasta

lluvioso, nos dejamos tentar por la moda, eligiendo para ello el balneario de Vichy, plácido y hermoso como pocos y que a su fama mundial, unía la condición favorable de estar en el camino de la *Cote d'Azur*, que tanto deseábamos conocer y todavía del puerto de Génova, que es donde debemos tomar próximamente el vapor de regreso a la patria.

Vichy es un balneario muy simpático y agradable.

Ubicado a orillas del río Allier y distante de 360 Kms. al sur de París, al cual está unido por línea férrea, apenas se levanta a 260 metros sobre el mar, lo que hace muy confortable su temperamento y aleja los frecuentes y temidos peligros de las alturas.

Según la tradición, fué fundado allá por el año 830, por San Martín, Obispo de Tours, para pasar después al dominio de los Duques de Borbón, que instalaron en él un famoso convento de Celestinos, cuyos estudiosos monjes no tardaron en conocer y apreciar las virtudes salutíferas de señaladas fuentes que surgían en la región, las mismas que siglos después, dos famosos médicos de la Cámara de Luis XIV, los señores Nicolay y Fuet, supieron prestigiar en toda la Francia, bajo los auspicios reales y a la sombra de curaciones que llegaron a estimarse como milagrosas.

En esa época grandes personajes de la Corte visitaron el balneario; pero nada contribuyó tanto a su fama y nombradía como las noticias consignadas en las notables cartas de Madame Sevigné, que pasó en él dos sucesivas temporadas, allá por los años 1676 y 1677, llevando a

la sombra de sus bosques y en sus reparadoras fuentes de salud, una vida de descanso, que no cesaba de ponderar a su hija:

—Prendre les eaux de Vichy, le dice en una de ellas, c'est comme si on renouvelait un *bail* de vie et de santé.

Pero sólo dos siglos más tarde, 1853, y bajo el alto patrocinio del Estado, se fundó la actual Compañía explotadora de sus fuentes, cuyos éxitos ante la humanidad doliente se espandieron en tal forma, que el propio Emperador Napoleón III, en la plenitud entonces de su prestigio, quiso aprovecharlas, iniciándose con ello una era de tanto renombre y de tanta afluencia de visitantes, que hoy día, ricos y pobres, chicos y grandes, todo el mundo, en estos tiempos de inevitables *surmenage*, viene, tarde o temprano, a pedir a sus aguas y a su clima, el restablecimiento de la salud perdida o meramente quebrantada y a obtener de sus fuentes mágicas las fuerzas necesarias para continuar la lucha por la vida, que las privaciones y agitaciones a ella inherentes, suelen hacer odiosa, cuando no insoportable.

Por lo demás, el balneario, como todos los de su género, tiene su época predilecta; pero aunque la *saison* empieza en Abril y termina en Octubre, los meses de mayor afluencia de visitantes son los de Julio y Agosto, al punto de que los concurrentes del año pasado sumaron 150,000 personas.

Las dolencias generalmente tratadas en Vichy son las provenientes del estómago, y del hígado y en ciertos casos las reumáticas, para cuyas curaciones cuenta con aguas surgentes, de temperaturas y composiciones químicas muy diversas, desde las suaves fuentes *Celestin*, (que apenas si

tiene 18 grados de calor, hasta las de gran energía de *Chomel* y de *La Grande Grille*, que surgen a la superficie con 40 y 43 grados. Las fuentes intermedias (denominadas *Lucas, Hopital, Medames* y *Du Parc*) tienen asimismo sus virtudes e inconveniencias propias, según sean sus componentes y calorías, por lo cual cada enfermo que llega a Vichy, antes de iniciar su tratamiento, debe forzosamente hacerse examinar por un facultativo especialista, que los hay muchos y muy renombrados en la localidad, pues de lo contrario se expone a consecuencias muy graves, si no irreparables.

Existe también en esa región una fuente natural e *intermitente*, que dos veces al día brota y surge como un chorro de espumoso champagne, subiendo a gran altura; pero, quizás por carecer de propiedades curativas, sólo se le aprovecha exhibiéndola a la curiosidad infatigable de los veraneantes.

Para atender a las prescripciones médicas a que he hecho referencia, en cada una de las fuentes curativas ya citadas se da gratuitamente a los enfermos el agua que éstos gradual y diariamente requieren; pero anexo a lo anterior funciona un gran *Establecimiento Termal* de primera, segunda y tercera clase, según sean los medios de fortuna de los dolientes, en el cual se proporciona, a precios diversos y moderados, *baños, duchas, masajes* y otros servicios *hidroterápicos*, y todavía complementan lo anterior secciones independientes y de altos méritos curativos relacionadas con otras ramas de los procedimientos hoy en boga para atender a señaladas dolencias corporales y referentes a lo que los científicos denominan *mecanotera-*

pia, electroterapia. radioterapia, etc., que funcionan bajo la supervigilancia de recomendados expertos en la materia.

Todo lo anterior es lo que habitualmente utilizan los que afluyen por salud al citado balneario; pero para también atender a la humanidad doliente que vive lejos y que no puede proporcionarse los agrados de concurrir personalmente a sus fuentes de salud, se ha instalado en el balneario una serie de *anexos*, que proporcionan agua embotellada, sales comprimidas y múltiples otros productos de laboratorio, que se expenden por el mundo, en cantidades fabulosas y con la garantía de la firma del Estado.

* * *

Pero la *Compagnie Fermiere de Vichy*, que en forma tan plausible y hasta cierto punto altruista, tanto se preocupa de aprovechar y difundir las bondades curativas de las fuentes termales que explota, ha cuidado asimismo, con igual solicitud y profundo sentido práctico, de estimular a las autoridades comunales y a las empresas particulares a que embellezcan y confortalicen la ciudad, que hoy cuenta con cincuenta hoteles de primera clase, otros tantos de segunda y tercera categoría y extensos parques y jardines de un verde y sombras incomparables, donde a diario se disemina la enorme concurrencia, para entregarse a los agrados de la charla y de la amena lectura, cuando no a los halagos del *flirt*, a lo cual debe agregarse numerosos y bien instalados *Clubs*. donde se practican los más variados *sport*, que tanto contribuyen al agrado y a la higiene del buen vivir, como asimismo otros tantos *Casinos*, que se esmeran en

proporcionar a los visitantes, no sólo las impresiones de los tapetes verdes, inherentes a todos los centros de veraneo, sino también otros espectáculos de mayor moralidad, como ser conciertos al aire libre y casi permanentes, en los cuales actúan celebridades como Paul Paray, estimado hoy como la primera *batuta* de la Francia, y asimismo teatros, dramáticos y líricos, donde trabajan los más renombrados actores de la Comedia Francesa y de la Opera Cómica, que son hoy los centros culturales de mayor nombradía de París.

Como se ve, en Vichy no se escatiman los medios y procedimientos para hacer grata y amena la vida, y en esto se obra con muy buen criterio, ya que ha sido científicamente comprobado que nada contribuye tanto a la salud del cuerpo y a la eficacia de las fuentes naturales de curación, como la multiplicación de los agrados espirituales, o si se quiere, de la recreación de las almas doloridas; principio fundamental de eficiencia reconocido desde muy antiguo y que hasta los romances populares de la localidad se han encargado de consagrar, diciendo:

Un baignair qui s'ennue,
Meme les jours de pluie,
Serait bien mieux chez lui,
Qu'a Bourbon ou Vichy.

En tal forma el citado balneario, sin reunir en su seno la elegancia deslumbradora de Deauville, ha llegado a conquistarse la reputación de ser la *Ville d'eau* más importante y quizás de mayor nombradia de la Francia, pues,

a las eficaces virtudes de sus fuentes curativas, agrega los halagos del *confort* moderno y los agrados de una vida tranquila y sin las exageradas preocupaciones sociales de otros balnearios, donde concurren los adinerados, que se enloquecen en las pesadillas del *bacarat*, y las mundanas, que trastornan las cabezas y engendran escándalos de resonancia mundial.

Por lo contrario, en Vichy, sólo se lleva una existencia amena, del todo burguesa y sin las emulaciones de la elegancia, o más bien dicho, entregada por entero a *faire la cure*, a fin de obtener así los beneficios máximos en pro de la salud precaria. Pasé ahí casi cuatro semanas, por lo cual me considero en situación de apreciar de como es sencilla la vida y de como, sin ser monótonos, eran iguales los días, siempre plácidos y agradables.

La ciudad despertaba y se ponía en pie muy temprano, hasta el punto de que a las 8 A. M. empezaba ya el traqueteo interminable por las sombreadas avenidas del *Parc du Source*. Los veraneantes, con sus indumentarias caseras y sus vasitos-graduados en la mano, iban y venían, como hormigas constructoras, a las fuentes distribuidoras de aguas y al Establecimiento termal, a fin de llenar con imponderable escrupolosidad las prescripciones dictadas por los facultativos, ocupando las entre-horas en lecturas, los hombres y en bordados, las damas, hasta la hora del frugal almuerzo. Pasado el medio día, los que no dormían la patriarcal siesta, se diseminaban por los parques que bordean el Allier y contornan los Casinos, a fin de gozar al aire-libre, de las selectas orquestas que amenizaban las horas quietas de la tarde y después, en las noches, se

congregaban nuevamente los veraneantes, en *toilets* ya más cuidadas, sea en los amplios e iluminados Casinos, donde se jugaba o bailaba a voluntad o en los espléndidos espectáculos teatrales, con lo que llegaba así, la media-noche, la hora de queda, en que la concurrencia tornaba nuevamente a sus domicilios, saboreando comentarios, que nunca faltan en las ciudades de tanto gentío y movimiento, para entregarse por fin al sueño reparador, que hacía olvidar los pesares del cuerpo y renacer las esperanzas del espíritu...

* * *

Entre los miles y miles de grandes y pequeños personajes, que a diario pululaban, sin ostentación y burguesamente por las avenidas, parques y fuentes de Vichy o que con estudiada ostentación, frecuentaban los conciertos y Casinos del gran balneario, dos personajes me llamaron especialmente la atención, hasta el punto de haber quedado grabados en mis recuerdos:

El Rey de Egipto, por las credenciales de su alta investidura y el *Intérprete del Casino*, por lo romántico de su historia.

Al primero, a Fuad I, lo había ya divisado antes, en los boulevares de París, con su numerosa corte de altos dignatarios de Estado y posteriormente en los palacios de aclimatación de Kew Garden, el maravilloso Jardín Botánico que ornamenta los alrededores de Londres; pero en Vichy, con motivo de su estada medicinal reglamen-

taria, pude verlo con mayor frecuencia y casi familiarizarme así con su presencia.

Su cuerpo mediano y casi obeso; su rostro mofletudo y rojizo; sus bigotes engomados y terminados en punta, como los de cualquier *petit-maitre boulevardier* y el fez rojo que cubría su cabeza redonda y vulgar, impresionaba desfavorablemente, pero se trataba ahora de un rey, de una testa coronada de noble ejecutoria y de cuya acción gubernativa todos concurren en decir, no sé si por adulación o en justicia, que el hijo del Khedive Ismail, del ejecutor feliz del Canal de Suez, y representante coronado de la dinastía de Mohamed Aly, estaba laborando en hechos efectivos la grandeza de su patria y todavía que su reinado, inaugurado hace sólo cinco años, en 1922, había de marcar una época inolvidable en los progresos de la gran nación que baña el Nilo y resguardan las seculares pirámides construídas por Cheops.

Y efectivamente, la opinión conciente es unánime en declarar que el Egipto actual, a la sombra del protectorado británico y bajo la administración progresista de Fuad I, constituye hoy uno de los países más prósperos de la tierra y más digno de ser visitado en el Oriente y que su comercio y prestigio se extienden por todo el orbe con maravillosa y justiciera rapidez.

El Rey desde hace meses y con el objeto de arreglar algunas dificultades con Inglaterra, visita la Europa: pero antes de regresar a sus palacios del Cairo ha querido pasar una temporada en Vichy, mientras la reina consorte pasea su bella y soñadora silueta de odalisca por los jardines encantados de Versalles. Lo anterior, como lo

decía me otorgó la oportunidad de verlo casi a diario y muy de cerca, contemplándole feliz, lejos de las ostentaciones vanidosas de su corte y aspirando los aires purificados de los parques del Allier.

El otro personaje a que he aludido era, por lo contrario, un señor muy amanerado, de muy correcto vestir y de un curioso parecido con el ex-czar Nicolás II de Rusia y el rey Jorge V de Inglaterra, que noche a noche, se le veía pasear seremoniosamente por el gran hall del Casino, ostentando en el hojal alto de su correcto *smocking* una plaquita de oro que manifestaba su humilde ocupación de interprete-oficial del Establecimiento, lo que lo ponía al alcance de cualquiera de los concurrentes.

Tomé algunas informaciones sobre su procedencia y supe así que se trataba de un alto personaje de la estinguida nobleza rusa, nada menos que de un almirante de la escuadra del Mar Negro, que ,venido a menos, por las desgracias sangrientas de su patria, se ganaba ahora honrada y burocráticamente la vida poniendo en contacto la humanidad de idiomas diferentes y sirviendo as a cosmopolitismo del gran Casino

Nacido en una gran familia de la vieja y estirada nobleza rusa, sus primeros años los había pasado en la ostentosa corte de los Romanoff, muy próximo al Czar; siguió después la carrera privilegiada de las armas navales y tras una dedicación abnegada de muchos años y de una actuación destacada en la guerra ruso-japonesa, había llegado, paso a paso, al puesto más alto del escalafón, siendo designado en 1914, en los comienzos de la Guerra

Mundial, nada menos que Almirante de la Escuadra del Mar Negro.

En esas funciones y con suerte varia, entre victorias y descalabros, había pasado el período álgido de la conflagración mundial, hasta que en 1917, al abdicar Nicolás II, hubo de iniciar su expediente de retiro.

Kerensky lo llamó entonces a su lado, para aprovechar así sus conocimientos y experiencias en las horas reconstructivas que él presidió; pero al aparecer el Soviet, con sus intemperancias y los caudillos rojos de Lenin y Trotzky, con su programa comunista, revestido con el ropaje falso de *Paz y Pan*, y al dictarse todavía, en Julio de ese año, el tratado de Brest-Litowsk, que dió término a la guerra externa e inauguró la hoguera interna, hubo de abandonar definitivamente su patria, sin esperanzas de regresar a ella.

En esa época nuestro intérprete, como lo decía, logró salir trabajosamente de Petrograd, acompañado de su esposa y dejando atrás, en ignoradas manos, sus tierras y sus bienes ancestrales. Estuvo por algún tiempo al servicio del rey de Grecia, de quien era amigo personal; pero firmada después la paz de Versalles, inició una vida errante, con horas pecuniariamente muy difíciles, hasta que su esmerada educación lingüística le permitió optar el humilde y honrado puesto que hoy le encomiendan, uno tras otro, los Casinos de Vichy, Niza, Montecarlo y Deauville.

Tal era el personaje que tanto interesó mi curiosidad y que, noche a noche, se le veía pasear seremoniosamente por el gran hall del Casino, ostentando en el hojal alto

de su correcto *smocking* una plaquita de oro que manifestaba su humilde ocupación de intérprete-oficial del Establecimiento.

—Hace diez años, me dijo con profunda tristeza en una de sus amables charlas, salí de mi patria, escapando de la ferocidad de los bolcheviques y librando apenas con la vida y desde entonces no tengo de lo mío, ni de mi familia, ni de mis tierras, ni de mi patrimonio, la menor noticia, ni espero tenerlas nunca. Mis antiguos blasones de la Casa Petroff, ya no existen, ni existirán; mis dominios ancestrales de la región de las *tierras-negras*, del *tchernoziomm* caucaciano, son y serán ya, quizás *ad-eternun* de otros y a pesar de ello, créamelo Ud., no guardo en mi ánimo, ni rencor por lo sucedido, ni esperanzas remotas de una reacción. *Tout est perdu, fors l'honneur*, fueron sus últimas y resignadas expresiones, parodiando las frases caballerescas e hidalgas del vencido de Pavia.

* * *

He ahí en síntesis la vida patriarcal de Vichy, seguramente igual o similar a la que se desarrolla en Karsbad de la Bohemia y en Wiesbaden de la Alemania, etc. ya que todas las *villes d'eaux* europeas se parecen entre sí como gotas de agua. las unas más lujosas, las otras más simples; pero todas ellas encerrando fines comunes: Reparar las fuerzas agotadas y renovar la salud perdida, como nidos de esperanzas que aletargan las dolencias del cuerpo y endulzan las fatigas del espíritu.

He entrado en estos detalles que a muchos parecerán

pueriles, no con el fútil pretesto de relatar a mis paisanos las incidencias de mi jira por la Europa, sino con la mira más alta y eficiente de estimular a los felices propietarios de las Termas de Chile a modernizar sus coloniales y primitivas instalaciones y si fuera posible, a los hombres de Gobierno a la dictación de Reglamentos que hagan más prolíficos, higiénicos y extensos sus beneficios.

En nuestro país las fuentes termales son muy numerosas y de seguro sus propiedades medicinales son más eficaces y poderosas que las de la Europa; pero hasta ahora, según mis noticias, sólo constituyen monopolios odiosos y por lo general mal administrados, que miran más a los bolsillos de los clientes, que a su bienestar personal y sin tomar para nada en cuenta la salud pública. En esta forma, sólo pueden disfrutar de sus beneficios las clases privilegiadas y adineradas de nuestra colectividad, lo que ha hecho olvidar que los Estados, los Gobiernos, tienen también la obligación moral de inmiscuírse *prudentemente* en la modernización e higiene de los servicios y en la expansión de sus beneficios. Los pobres también se enferman.

Las Termas de Chile pueden y deben pues, como lo decía, constituir fuentes de vida y de regeneración nacionales y todo aquello, se podría conseguir sin menoscabo del derecho de propiedad, a la sombra de una *discreta* supervigilancia estadual, que en Vichy, como en los demás balnearios de la Europa, se ejercita sin protestas y con ópimos frutos colectivos.

Los pueblos sanos siempre traducen la felicidad y la prosperidad de las naciones.

TRES CARTAS DE INTERÉS PÚBLICO

En el curso de mi reciente viaje a través de la Europa, he escrito con alguna frecuencia a determinados amigos muchas cartas sobre incidencias personales, si no familiares; pero en algunas ocasiones me referí en ellas a temas de más amplia entidad y hasta cierto punto relacionadas con problemas de actualidad chilena.

De estas últimas, he creído útil reproducir las tres que siguen, por consignar datos e ideas que nuestros hombres de Gobierno bien podrían aprovechar en el actual período de reconstrucción nacional en que están empeñados.

Helas aquí:

Roma, 3 de Abril de 1927.

Estimado amigo:

Los servicios postales y telegráficos de Italia

Leyendo diarios chilenos llegados por el último vapor, veo que nuestro Gobierno, en perfecta consonancia con la

necesidad de equilibrar los presupuestos nacionales, sigue barriendo *hacia afuera* y depurando los servicios públicos, aplastados por exceso de empleados y que entre éstos vienen ocupando lugar preferente los de *Correos* y *Telégrafos*, que hasta mi salida de Santiago batían un *récord* en materia de empleomanía. Es de felicitarse por esta acción depuradora, que habrá de conducirnos a un bienestar general, en materia de finanzas, y a la mejoría de los servicios nacionales.

Comentando lo anterior con un distinguido funcionario de este Reino, me dijo que lo propio había pasado en Italia, en el período inmediato al término de la guerra; pero que después la política enérgica y acertada de Mussolini había logrado poner término al desbarajuste y convertir así en *fuente de recursos* a un servicio que antes sólo significaba *pérdidas* al Estado.

Debo decirle de paso, que en Italia existe un Ministerio de *Comunicaciones*, que controla los *ferrocarriles, correos, telégrafos* y a la *marina mercante* y todavía que él es servido por el señor Constanso Ciano, uno de los políticos más populares y prestigiados del actual Gobierno. Hay quienes aseguran, que es el cerebro más prominente del actual Ministerio, después de Mussolini, y a quien me fué dado entrevistar, gracias a las gestiones de nuestro común amigo, Enrique Villegas, el Embajador de Chile en Roma.

Pues bien, y volviendo al tema de esta carta, quiero trasmitirle las informaciones que me dió el referido funcionario, por si fueran de utilidad para mi país y por tener cierta similitud con lo que está o ha estado pasando por allá.

Hasta el año 1918, el servicio postal y telegráfico de Italia, mal que mal se costeaba; pero cuando se produjo el advenimiento comunista de esa época todo se desorganizó, y ya en 1920 hubo un primer *déficit* de medio millón de liras. En esa situación empezó a actuar el Ministro Ciano, y después de tres años de trabajo, el balance de 1925 acusó una *utilidad* de 47 millones, después de gastar 27 millones en mejoras extraordinarias del servicio, lo que da un total de 74 millones de beneficios. El resultado de 1926 es más alagüeño aún.

Todo esto se ha logrado poniendo orden en las oficinas, *incrementando* los servicios y a la vez *disminuyendo* considerablemente los gastos del personal y demás servicios.

Para que Ud. aprecie numéricamente esta movilización, le trasmito algunas cifras muy curiosas, como ser, que las *entradas* de 532 millones de liras en 1921 han ido subiendo paulatinamente hasta *pasar* de mil millones el año pasado, y que a pesar de ello los *gastos*, que en el citado año de 1921 subían a más de un millar, han podido *reducirse* a 850 millones en el año que acaba de terminar.

—Para qué citar los detalles de esta financiación?

Lo importante está ya dicho, faltando sólo agregar, que el incremento de la movilización se ha extendido a servicios nuevos, de *radiotelegrafías* y de *cables* submarinos por ejemplo, que antes no existían.

Esto le manifestará a Ud. la importancia, la enorme importancia y labor de la actual Administración, que se está realizando a la sombra del orden y de la confianza pública. He ahí el único secreto de estos éxitos.

Para completar esta información, podría referirme tam-

bién a lo que se ha hecho y sigue haciéndose en la *marina mercante* y en los *ferrocarriles*; pero eso me obligaría a darle a esta carta una proporción desmedida.

Como lo referente a los *ferrocarriles* (que son todos del Estado), sabrá interesar enormemente a mis compatriotas, estoy reuniendo datos que me permitirán escribir un artículo de alguna latitud. Sólo le avanzaré por ahora el siguiente dato, que bien podríamos calificar de *estupendo*.

En 1922, en pleno gobierno comunista, los ferrocarriles le significaron al Estado una *pérdida* de 1,432 millones de liras; lo que en 1925 se logró ya trasformar en un *superávit* de 176 millones, que ha ido aún en incremento, como lo manifiesta el balance del año pasado, que acusa una *ganancia* de 378 millones. Lo anterior, como Ud. lo ve, significa una modificación financiera extraordinariamente favorable, que representa al Estado 1.810 millones de liras, en el solo espacio de cuatro años de buena administración y de orden interno.

Los detalles los daré a conocer, como se lo decía, en un próximo artículo que seguramente logrará interesar a nuestros gobernantes y que espero escribir en algunas semanas más en París, cuando complete mis observaciones.

Lo saluda atentamente.—*Santiago Marín Vicuña.*

Milán, 9 de Abril de 1927.

Estimado amigo:

Sobre construcción de caminos particulares.

Después de recorrer la Italia, durante cinco semanas y de visitar sus más hermosas e importantes ciudades, desde Génova hasta Nápoles (vía Milán, Venecia, Florencia y Roma) he regresado nuevamente a esta capital lombarda que, por su comercio, edificación y vida, es la que más me ha interesado en todo el Reino.

Las atenciones tan gentiles de nuestro Cónsul, señor Roberto Suárez Barros, me han permitido, por lo demás, aprovechar muy bien mi tiempo, visitando todo lo que hay por aquí de interés y de agrado; pero guardaré recuerdos especiales de la *Feria Milanesa*, que constituye un muestrario industrial del más alto valor para nacionales y extranjeros, y de la *red caminera* regional, de las *auto-stradas*, como aquí se las denomina, para cuya visita y apreciación profesional he tenido facilidades especiales, gracias a la gentileza del Presidente del *Touring Club*, señor Giovani Bogneti, a quien había sido presentado con elogiosas credenciales, por el referido Cónsul Suárez.

En otra ocasión espero relatar a Ud. mis impresiones al visitar la Feria, que ha sido este año un exponente grandioso de los progresos industriales de la Italia, pues quiero dedicar por entero la presente carta a un sistema muy práctico, que empieza ahora a generalizarse en Europa, y en conformidad al cual se están construyendo verdaderas

redes camineras, con calzadas *ultra-modernas*, por medio de *Sociedades Anónimas*, supliendo así la acción de los particulares a la de los Estados, que tanto en este Continente como en América, salvo honrosas excepciones, viven en perpetua e inveterada falencia económica.

El sistema que paso a describirle en forma suscinta, empieza, como le decía, a ser habitual por estos mundos, y estimo que tendrá siempre completo éxito en caminos de tráfico *intenso*, como sería entre nosotros en los de Santiago a San Bernardo, en proyecto, de Valparaíso a Casablanca, en construcción y de Valparaíso a Viña del Mar, ya construído. La iniciativa del tal sistema se debe al *Touring-Club de Milán* y se está empleando en las principales carreteras locales; pero con los resultados obtenidos empieza ya a extenderse por toda la Italia y aun por otras naciones de la Europa. De ahí la conveniencia que sea conocido y apreciado entre nosotros, por lo cual paso a explicárselo, dándole a este respecto algunas noticias útiles de conocer, sobre su origen y desarrollo.

Los folletos adjuntos ampliarán por lo demás las informaciones sumarias de esta carta, por lo que le ruego conservarlos en su archivo particular. Previo lo anterior entro en materia.

No hace mucho, en 1922, una Institución privada, como es el *Touring Club* de Milán, importante metrópoli comercial de Lombardía y hasta cierto punto la capital industrial de Italia, propuso al Gobierno la idea de construir y explotar por su cuenta una red de caminos de concreto que condujera de esa ciudad hacia el norte, hacia los lagos Mayor, Lugano y Como; red que sumaba algo

así como 100 kms., y para lo cual sólo pedía señaladas exenciones y una prudente garantía a los capitales requeridos. El Gobierno aceptó previa declaración que la señalada red pasara a poder del Fisco sin gravamen alguno a los cincuenta años de explotación, y con tales antecedentes no tardó en organizarse una *Sociedad Anónima* y realizarse así un acariciado anhelo del comercio y de los turistas regionales, sin que el poder central tuviera que desembolsar una sola lira.

Para financiar, o más bien dicho, para servir los intereses y amortizaciones del grueso capital inicial de esta Sociedad (que sumó algo así como cincuenta millones de liras), el Gobierno autorizó el cobro de una bien estudiada tarifa de peaje, proporcional a los *caballos de fuerza*, si se trataba de automóviles y al *número de pasajeros* cuando se refería a autobuses, y mediante esas moderadas o prudentes tarifas, aceptadas con entusiasmo por los contribuyentes, se ha tenido, como lo decía, tanto éxito que la Sociedad, incrementando sus capitales, ha extendido considerablemente su acción y actualmente ha iniciado la construcción de dos nuevas redes, de Milán hacia el sur y hacia el oriente, de 400 kms. de extensión, que deben rematar en Turín, Games, Veintemilla, Bergamo, Venecia, etc., multiplicando así los beneficios públicos y nacionales en forma muy aplaudida por el público.

Y como las buenas ideas, cuando hay beneficios pecuniarios y aceptación pública, cunden, grato es decir que la buena semilla lanzada en Milán ha empezado a dar frutos en otras localidades, como lo manifiesta el hecho de haberse organizado recientemente otra Sociedad, del

todo similar, con el propósito de construir y explotar una nueva red caminera, cuyo centro radial será la ciudad de Roma y que llevará el bienestar, la valoración y el progreso hacia Ostia y Nápoles.

Al imponerme de estos procedimientos en pro de la expansión vial y al contemplar la falencia financiera del Estado, he pensado que tan laudables iniciativas podrían ser acogidas en Chile por las autoridades comunales interesadas y por la entusiasta Asociación Automovilística de Santiago, a fin de promover una solución semejante para el camino a San Bernardo, cuyo apreciable y creciente tráfico daría margen, seguramente sobrado, para promover la constitución de una Sociedad Anónima que se encargue de realizar una obra por años de años esperada y siempre lastimosamente postergada. Los grandes beneficiados por esta carretera pueden y deben contemplar la solución que insinúo, seguros de que el Gobierno y las autoridades sabrían cooperar a su realización.

Propóngala Ud. a mi nombre y con los testimonios cifrados en esta carta, que estoy cierto que no tardarán en entusiasmarse.

Lo saluda atentamente.—*Santiago Marín Vicuña.*

III

Vichy, 18 de Agosto de 1927.

Estimado amigo:

El acuerdo aduanero Franco-alemán.

Cuando en Noviembre de 1918 terminó súbitamente la guerra que, en igual forma había comenzado en Agosto de 1914, siempre se dijo que los problemas de la paz tendrían solución más difícil que los que se habían presentado durante el conflicto armado y esto, por desgracia, ha sido la verdad.

Pero de la multitud de cuestiones que, como nefasta herencia, nos ha legado la guerra, seguramente las de más entidad son las referentes al *comunismo*. cuyo foco principal está en Rusia y cuya principal consecuencia ha sido la *carestía de la vida*, que afecta hoy a todo el mundo.

La lepra del primero todas las naciones civilizadas del orbe se esfuerzan por extirpar y lo propio pasa con el segundo, que empieza ya a hacernos difícil y odiosa la vida, por sus estrecheces y preocupaciones de todos los momentos.

Con el objeto de solucionar este problema y de abaratar el costo del común vivir, los Gobiernos de la Europa empiezan a arbitrar *Convenciones* mutuas aduaneras, de las cuales se han firmado en los últimos seis meses no menos de seis, de mayor o menor importancia, las que han tenido buenos resultados por lo general.

Pero, entre éstas ninguna más bullada y discutida que la firmada ayer en París sobre el comercio *franco-alemán* y de la cual los diarios llegados hoy dan amplias noticias, que paso a resumírselas, por estimarlas de interés para mi país.

Para *abaratar* la vida se han organizado en Alemania, como Ud. lo sabe, muchos Sindicatos productores, como el de las industrias químicas, cuyo capital se hace subir a 40 mil millones de francos; pero la enorme producción que ellos han significado, exigían componendas aduaneras que la Francia proteccionista resistía con toda tenacidad. Ese fué el origen del pacto internacional firmado ayer y que como ensayo (pues sólo tendrá año y medio de duración), seguramente será de gran eficacia.

En esta controversia, que ha durado quizás tres meses, la Alemania se ha mostrado, según lo he oído, bastante liberal, ya que para ella lo más importante es abrirle comercio a sus industrias, que producen quizás todo lo que la Europa necesita, y fué así como el Delegado germano, señor Posse, dijo en cierta ocasión al Minstro de Comercio francés, Mr. Bokanowsky, lo siguiente:

—Vosotros fabricáis tres mil artículos químicos y nosotros fabricamos nueve mil. Propongo, pues, suprimir del *Convenio* los tres mil artículos franceses. Tendréis así el monopolio de esos artículos, que entrarán libremente en nuestro país, a condición de que hagáis *otro tanto* con los seis mil artíc[illegible]ue nos restarían, los que venderemos en Francia a p[illegible]*mínimos*. Lo importante es que los consumidores puedan aprovechar de las condiciones de bajo

precio que nuestros Gobiernos tienen la obligación de propiciar.

Como se ve, la tesis del Delegado alemán era perfectamente sabia y honrada.

Sin embargo, la discusión del Tratado que acaba de firmarse ha sido larga y sumamente laboriosa, hasta el punto de vaticinarse en más de alguna ocasión su fracaso; pero, por fortuna, cediendo ambas Delegaciones todo lo que podían ceder, se ha llegado a un Acuerdo de trascendencia enorme, política y comercialmente considerado. Los Acuerdos principales a que se ha arribado se pueden resumir así:

1.° Para casi la totalidad de los productos de *exportación* los dos países, Francia y Alemania, se acuerdan recíprocamente la cláusula de la nación *la más favorecida de facto;*

2.° En cambio de las tarifas mínimas actuales, establecidas por el Gobierno francés, la Alemania acuerda a la Francia las mismas tarifas convencionales que ella ha establecido para otras potencias favorecidas por Tratados similares;

3.° La mayor parte de las tarifas acordadas a Alemania no podrán ser modificadas durante la duración del Acuerdo; y

4.° La Francia se reserva el derecho de modificar en términos estipulados en un proyecto que pende de la consideración del Congreso, sus actuales tarifas aduaneras, que son de marcado proteccionismo.

Largo y quizás inútil sería que yo entrara en mayores detalles; pero es perfectamente subjetivo que el Acuerdo

que motiva esta carta, haya sido recibido con aplausos en los dos países signatarios y aún en los demás países vecinos y hasta cierto punto rivales.

Del lado de la Francia, los productos más favorecidos por las tarifas *mínimas* son los derivados de la agricultura y en seguida los provenientes de las industrias textiles (algodón, lana y seda), de la zapatería, jabonería, porcelana, etc., y del lado de Alemania los de las industrias *químicas*, mecánica, electricidad, *biguterie*, cemento, etc.

Mucho me temo que este *Convenio* venga a tener sus consecuencias desfavorables en la exportación de nuestro salitre, por lo cual, ya que Alemania es la madre del abono sintético, sería útil que nuestro Ministro de Hacienda o la Combinación Salitrera de Valparaíso, a las que tanto les interesa esta cuestión, se impusieran de los detalles de la Convención a que he venido refiriéndome.

En todo caso, tanto el reciente *Convenio* aduanero franco-alemán, como los ya celebrados por otras naciones en el curso del presente año, están llamados a marcar una época en las relaciones comerciales *post-bèlicas* de la Europa y a disminuir apreciablemente la carestía odiosa de la vida, como lo expresa editorialmente *Le Matin*, en reciente edición. al decir:

—No se trata de las utopías sovietistas de Moscou; pero la *entente* de los productores europeos es lo único que puede solucionar el abaratamiento del costo de la vida y por ende, la paz internacional del trabajo, que tanto preocupa a los expertos de Ginebra.

Yo por mi parte, y pensando en la carestía que arruina nuestros hogares de Chile, no demoro en transmitirle es-

tas apreciaciones, que podrán conducirnos a arreglos similares con Argentina, Bolivia y Brasil, y en un período posterior con el Perú, cuando desaparezca el ofuscamiento de la Cancillería de Lima, que, hasta ahora, hace imposible todo advenimiento internacional.

Este y no otro es, mi amigo, el único objetivo de esta ya larga carta, que espero que Ud. lea con la benevolencia que le es característica.

Lo saluda atentamente.—*Santiago Marín Vicuña.*

SOLUCIONES QUE URGEN

A los Presidentes de Argentina y Chile, Exmos. Señores Hipólito Irigoyen y Carlos Ibáñez, rogándoles que se sirvan acoger favorablemente las ideas contenidas en este artículo.

Necesidad de bajar las tarifas y de modificar el trazado del Trasandino Clark.

Hace cerca de un año, al iniciar mi viaje al extranjero, escribí desde Buenos Aires al Ministro de Ferrocarriles una extensa carta denunciando una serie de inconveniencias observadas en la explotación del *Trasandino* y formulándole algunas ideas útiles a la remediación requerida. En Europa supe después que esa carta había merecido los honores de su publicación y todavía que puesta en conocimiento de una Comisión Técnica oficial habían sido del todo comprobadas mis denuncias; sin embargo, a mi regreso al país he podido imponerme de que todo está igual a entonces, con la circunstancia agravante de haberse alzado más aún las tarifas, a pesar de estar ya electrificada la tracción.

El interés creciente que viene manifestando por la expedita vialidad del país el actual Presidente de la República, Exmo. Señor Ibañez, me estimula ahora a volver

sobre el mismo tema y para ello creo conveniente iniciar este artículo con un recuerdo histórico oportuno de considerar.

Cuando en 1872 los señores Juan y Mateo Clark se presentaron a nuestro Gobierno solicitando las ayudas del caso para construir el ferrocarril transandino, hicieron una franca declaración de que el principal, si no el único objetivo de esa grandiosa obra, era el de *asegurar* al mercado chileno el comercio de las provincias argentinas de Cuyo, que distaban de Valparaíso considerablemente menos que de Buenos Aires. En esa época en la Argentina solo existía el ferrocarril de Rosario a Córdoba, construído por el ilustre Wheelwright, el mismo y notable empresario que había realizado años antes en Chile el ferrocarril de Caldera a Copiapó y Puquios, famoso por haber sido la primera línea férrea construída en Sud América.

El Gobierno argentino, a su vez, al considerar la propuesta Clark, en la sección de Mendoza a la cordillera, otorgó sin demoras apreciables las garantías solicitadas; pero impuso que conjuntamente con ella se considerara el ferrocarril de 1,200 kilómetros de longitud, llamado a unir San Juan y Mendoza con Buenos Aires; trabajo que iniciaron los señores Clark en 1882 y terminaron en 1886, para continuar al año siguiente, la construcción del tramo argentino del Transandino, vía Uspallata.

Vemos así, pues, que en la Argentina todo había andado con relativa prisa, mientras tanto, en Chile no se había dado paso alguno en la construcción, ya que los trabajos del tramo chileno de esa línea, el de Los Andes

a la cumbre fronteriza, sólo se inauguraron en 1889 para ser terminados, después de una odisea largo de contar, en 1910. Las leyes de concesión y garantía dictadas por nuestro Congreso en 1874, 1887, 1893 y 1895 sobre la materia, siempre tuvieron efectos efímeros, si no contraproducentes, siendo más de estorbos que de ayuda, ya que sólo la de 1904 vino a resolver definitivamente la cuestión.

De manera que esta demora resolutiva de Chile permitió que el Ferrocarril del Pacífico *prácticamente* se adueñara del Transandino y que se estableciera así la corriente *atlántica* en el comercio de las provincias de Cuyo, a lo cual prácticamente ha *cooperado* nuestro Gobierno *aceptando* la *perduración* de tarifas prohibitivas en el Transandino y *permitiendo* todavía que esta línea sea administrada desde Londres en vez de que su Directorio resida y actúe desde Santiago, como es lo lógico.

Debo recordar a este respecto, para hacer más inesplicable aun esta inacción, que Chile es dueño del 70% de las acciones del Transandino y todavía que, año a año, paga £ 75,000 como garantía de los bonos emitidos por esa Empresa!......

Previo lo anterior, paso a referirme sumariamente a las *tarifas* que actualmente se cobran tanto en el servicio de carga, como en el de pasajeros.

* * *

En conformidad a un estudio relativamente reciente, hecho por don Mateo Clark y elevado a la consideración

del Gobierno, el valor por *tonelada* en la tarifa de carga entre Los Andes y Mendoza (que distan entre sí 250 kilómetros) se puede detallar en la forma siguiente, según sea la clasificación *o nomenclatura* de las mercaderías por transportar:

	TARIFA POR TONELADA	
	Actual	Propuesta
1.ª clase	$ 240	$ 160
2.ª »	» 185	» 100
3.ª »	» 154	» 80
4.ª »	» 123	» 70
5.ª »	» 103	» 60

Lo que daría un promedio de 160 pesos chilenos por cada tonelada de transporte en un trayecto de 250 kilómetros de longitud.

—Hay posibilidad, en estas condiciones, de establecer con la región de Mendoza intercambio comercial?

—Indudablemente que no, por lo cual el señor Clark concluye diciendo que las citadas tarifas, por razones que da, deberían fluctuar entre 30 chelines para las mercaderías de menor valor (como ser el salitre, azufre, cemento, etc.), y 80 chelines para las de mayor cotización o sea entre $ 60 y $ 160 chilenos por tonelada, en vez de $ 103 a $ 240, que fijan las tarifas extremas actuales.

En el cuadro de más arriba se da el valor *propuesto* por el señor Clark, estimando en $ 25 por tonelada el

costo de arrastre; de manera que según él quedaría una *ganancia* bastante apreciable, de $ 135 en la carga de 1.ª clase y de $ 35 en la de 5.ª clase, por cada tonelada que se transporte.

No se hace referencia en ese estudio a las tarifas a largas distancias (como ser de Santiago y Valparaíso a Buenos Aires) porque en tales casos a la carga siempre le convendrá seguir la vía *marítima*, vía Magallanes y no la ferroviaria, vía Juncal, lo que indudablemente no pasa con las de pasajeros, en que el factor *tiempo* es de mucha importancia.

* * *

Previo lo anterior paso ahora a expresar lo que acontece en la *tarifa de pasajeros* a que he aludido y para ello, a fin de ser lo más breve posible, entro a compararla con las vigentes en un ferrocarril particular de Chile (el de Antofagasta a Bolivia) y con las del Estado de Italia, *similares* ambos en *distancia* y en *orografía*, con el Trasandino.

Un pasaje de 1.ª y 2.ª clase entre Antofagasta y La Paz (con 1,170 kilómetros de recorrido y subiendo a alturas de 3,800 metros sobre el nivel del mar) cuesta $ 215 y $ 120 respectivamente, a lo que se podría agregar $ 60 como valor de dos noches de cama y por el trayecto de 1,450 kilómetros que media entre Roma y París (via Turín y Módena) atravesando *dos cordilleras* (las de Apeninos y Alpes), y con un espléndido y confortable servicio, sólo hay que pagar 590 y 395 liras, o sea al

cambio actual de 45 centavos por lira, un total de $ 265 y $ 178 chilenos, respectivamente.

Debo prevenir que las anteriores tarifas eran las que estaban en vigencias en Abril de 1927, cuando la libra esterlina valía 105 liras italianas; pero que ahora, al *estabilizarse* esa moneda a razón de 90 liras por libra, el Gobierno italiano las ha *disminuído* en un 15 por ciento, con lo cual los precios respectivos habrán pasado a ser de $ 225 y $ 150 chilenos respectivamente.

Mientras tanto, por un pasaje de 1.ª y 2.ª clase entre Buenos Aires y Santiago (con 1,430 kilómetros de recorrido) hay que pagar hoy la alta suma de $ 1,100 y $ 580 chilenos respectivamente, o sea cinco veces más!...

El pasaje de 1.ª clase a que he hecho referencia, se puede descomponer así:

	Valor	Distancia
Santiago-Los Andes....	$ 39	136 Kms.
Los Andes-Mendoza....	609	250 »
Mendoza-Buenos Aires	292	1,044 »
	$ 940	1,430 Kms.
Asiento del pullman...	160	
Costo total............	$ 1,100	

Vemos pues que en los 250 kilómetros que median entre Los Andes y Mendoza se cobra $ 609 (o sea algo

muy próximo a $ 2.50 por kilómetro) y menos de la mi-tad de esa suma por los mil y tantos kilómetros que le siguen hasta Buenos Aires.

Es verdad que en el Trasandino se sube a 3,200 me-tros sobre el mar, en el túnel de cumbre y que el túne Mont-Cenis, de la vía Turín, está sólo a una altura de 1,150 metros; pero no debe olvidarse el hecho importan-tísimo para la explotación, que en el trayecto de Men-doza a Buenos Aires hay una *pampa* extraordinariamente plana, de más de mil kilómetros, o sea de cerca del 90 por ciento del recorrido total.

También nos referiremos para completar esta informa-ción a la línea similar y de casi *doble* longitud que los considerados, la de *La Paz a Buenos Aires* (vía La Quia-ca y Tucumán, de 2,750 kms. de largo y de muy acci-dentado perfil) y en la cual, sin embargo, se cobra por un pasaje de 1.ª clase sólo $ 204 argentinos, o sea $ 71 chilenos, como asimismo a otra línea también internaciona y de mucha altura, la de *Arica a La Paz*, en que se sube desde el mar hasta 4,200 metros y en la que, a pesar de ello, el valor de los pasajes de 1.ª y 2.ª clase sólo llegan a $ 127 y $ 80 chilenos respectivamente, para un reco-rrido de 460 kms.

Tendríamos así que el valor de un pasaje de 1.ª clase en los ferrocarriles considerados y expresados todos en moneda chilena, sería:

		Valor	Longitud	
Roma-París..............	$	225......	1,450	Kms.
Buenos Aires-Santiago.	»	1,100......	1,430	»
Antofagasta-La Paz....	»	275......	1,170	»
La Paz-Buenos Aires....	»	715......	2,750	»
Arica-La Paz...........	»	127......	460	»

Como se ve, en todos estos casos las tarifas transandinas (vía Uspallata) son *considerablemente* más altas y del todo incompatibles con un tráfico racional, por lo cual estimo inoficioso mayores comentarios. Los números hablan.

Pero hay algo que hace aún más notables las anteriores comparaciones, y es que, según mi experiencia personal, bajo el punto de vista del *confort*, el viaje en 1.ª clase en nuestro Transandino es *apenas* comparable con el viaje en 2.ª clase de la línea Roma-París, lo que significaría decir que los $ 1,100 chilenos (£ 27.15 chelines) que con *pullman*, se paga para ir de Santiago a Buenos Aires, se reduciría a $ 150 chilenos en el trayecto internacional europeo ya citado.

¡Casi ocho veces menos!

Comparaciones como las anteriores podría citar muchas otras; pero creo que ellas son ya más que suficientes para llevar a todos el convencimiento de que es necesario reducir *considerablemente* las actuales tarifas del Transandíno a fin de que esta línea preste los servicios comerciales requeridos y para los cuales los Gobiernos de Chile y Argentina han hecho y siguen haciendo, anual y periódicamente, grandes sacrificios de dinero y compromisos.

Pero antes de terminar permítaseme hacer aún otra referencia digna de ser citada.

Entre París y Londres (vía Dieppe), con un recorrido superior a 400 kilómetros y comprendiendo el trayecto marítimo del Canal de la Mancha, un pasaje de *ida y vuelta y con sesenta días de duración*, en 1.ª y 2.ª clases, sólo cuesta 580 y 403 francos franceses respectivamente, o sea $ 193 y $ 134 chilenos, es decir, un promedio muy próximo a los $ 160 que cobra el Transandino *por sólo usar el carro pullman* entre Los Andes y Mendoza, que apenas distan 250 kilómetros entre si.

—No es esto un colmo?

Las anteriores informaciones manifiestan, pues, irrefutablemente, que la *barrera de tarifas* puesta por el Transandino al comercio chileno-argentino es algo muy superior a la de nieves que la naturaleza ha colocado entre ambas naciones, e infinitamente superior aún a los derechos de internación de uno y otro Gobierno, que tanto preocupan en estos momentos a la prensa de Buenos Aires y que con igual viveza analizan y comentan los diarios de Santiago.

Analizadas ya las cortapizas tarifiarias puestas por una inconveniente Administración para contrariar un comercio inveterado, que ha durado siglos, y de innegable trascendencia internacional, pasemos ahora a estudiar la mejor manera de salvar el más formidable de los fundamentos que para paliarlas se hace: La existencia de un perfil longitudinal muy accidentado y el hecho de atravesar la línea una región de muy difícil explotación, por la extraordinaria crudeza del clima invernal cordillerano.

II

En las diversas ocasiones en que he escrito sobre la *ineficacia* comercial del Transandino (vía Uspallata) y sobre sus *exorbitantes* tarifas, estimadas como las más caras del mundo, he debido forzosamente hacer referencias a las anomalías de su trazado, sobre todo el de la sección chilena, en que en 70 kilómetros de desarrollo se sube 2,370 metros, con gradientes máximas, que pasan del siete por ciento.

Los primitivos concesionarios de esta línea, los señores Juan y Mateo Clark, siempre comprendieron la necesidad de poner la vía al abrigo de las nieves y tempestades de invierno y *ahorrar* así a la explotación *alturas* exesivas, proyectando túneles *largos* y a un nivel *bajo*; pero como las leyes de garantía dictadas en Argentina y Chile imponían la *intervención* de ambos Gobiernos en la aceptación de los respectivos trazados, sus buenos deseos fueron siempre estorbados por las exigencias de éstos, en el sentido de que los costos de construcción estuvieran siempre encerrados en el marco rígido de los capitales subvencionados, que eran relativamente reducidos, de 2.600,000 libras esterlinas en total: £ 1.500,000 para la sección chilena y £ 1.100,000 para la argentina.

Lo anterior explica, pues, que en definitiva se haya adoptado para la construcción del Transandino el trazado Grant-Dalton, estudiado entre los años 1898 y 1902, y cuyas directivas, tan conocidas son las siguientes:

Se sale de la ciudad chilena de Los Andes (ubicada a 855 metros sobre el mar) se sigue así en 71 kilómetros por las laderas andinas (en adherencia y cremallera y gradientes máximas de 7.5%) hasta la entrada del túnel de la Cumbre, de 3,030 metros de largo y 3,205 metros de altura sobre el mar y pasando después al lado argentino, se baja por los valles de los ríos Las Cuevas y Mendoza, en forma menos abruptas, aunque con gradientes máximas de 6.4%, hasta llegar, con un desarrollo total de 250 kilómetros, a la ciudad de Mendoza, ubicada a 768 metros sobre el mar.

Es indudable que las actuales tarifas, hasta cierto punto impuestas por tan difícil trazado, pueden y deben, como se ha visto, ser reducidas en un 30 a 40 por ciento, pero esa solución, aunque muy favorable, sólo constituiría un mero *paliativo* al problema definitivo de una buena explotación, que tanto preocupa a la opinión pública y a los Gobiernos de uno y otro lado de Los Andes, ya que quedaría siempre en pie el hecho *aplastante* de un tráfico difícil, accidentado, lleno de sobresaltos materiales y de paralizaciones intermitentes.

Efectivamente, la estadística nos dice que en los diez primeros años de la explotación de este ferrocarril (1910-1920) hubo 700 días de interrupciones obligadas, o sea cerca de dos años de *inmovilización comercial*.

—¿Cuánto dinero y cuántas molestias no significan esas interrupciones de tráfico, que por desgracia, año a año, seguimos lamentando?

Se hace indispensable, pues, adoptar una solución *definitiva* sobre esta materia, aunque ella sea costosa y larga

de efectuar y ella, a mi juicio, no podrá ser otra que la de *modificar* el actual trazado cordillerano, proyectando en la parte más conveniente, un túnel *largo* y a un nivel *bajo*, con lo cual se economizaría altura y desarrollo, aunque para ello sea menester gastar mucho dinero, uno o dos millones de libras esterlinas.

Si se toma en cuenta los dineros que actualmente se invierten en túneles de *protección* y en *limpiar* la vía después de cada temporal, como asimismo las *interrupciones* del tráfico y los dispendios de *energía* y *equipo* para subir con convoyes pesados a tanta altura, estamos ciertos que todo el capital que se invierta en mejorar las actuales condiciones de acarreo, será fácil *amortizarlo* en poco tiempo, quizás en menos de diez años de explotación.

Por lo demás, sabido es que la tendencia moderna en materia de construcción en ferrocarriles de montaña, es *disminuir* el kilometraje y *economizar* alturas, aunque para ello sea menester *invertir* grandes cantidades de dinero, como paso a demostrarlo con las citas siguientes.

* * *

Cuando se hizo la primera unión entre las redes ferroviarias de Italia y Suiza, a través de los Alpes, se perforó el túnel de Mont-Cenis (1861-1871) a 1,300 metros de altura y con un largo de 12,850 metros; pero como la explotación mostró luego la necesidad de buscar un otro punto de paso, no se titubeó en acometer la perforación de un nuevo túnel, el de San Gotardo (1872-1881) ubicado a 1,150 metros de altura y con un desarrollo de

15,000 metros; solución que tampoco satisfizo en definitiva, estimándosela mezquina, y entonces se dispuso la apertura de un tercer túnel, el del Simplón (1898-1906) a 650 metros de altura y con una longitud de 19,800 metros, el más largo de los contruídos hasta ahora y que ha logrado significar una economía *enorme* en la explotación, tanto por la menor altura por subir (que suma 650 metros verticales) como por el menor recorrido a efectuar.

La distancia de Milán a París con esta nueva solución disminuyó de 945 kilómetros, que era la habida por la vía de Mont-Cenis, a 825 kilómetros, que es la actual, por la ruta del Simplón, o sea 120 kilómetros inferior.

Pues bien, y a pesar que las perforaciones de estos tres túneles han significado a las Empresas un desembolso total *superior* a ocho millones de libras esterlinas, siempre se considera allá esa enorme inversión como algo perfectamente justificado y remunerativo, ya que esos capitales se han amortizado rápidamente con las facilidades de la explotación y con los menores gastos anuales de conservación.

Estimulado así el Gobierno italiano por los éxitos económicos y de movilización significados por estas soluciones a través de los Alpes, ha acometido con posterioridad y a costa de grandes inversiones, una modificación completa y de gran trascendencia en el ferrocarril que de Boloña va a Florencia, a través de los Apeninos, adoptando un trazado enteramente nuevo, en conformidad al cual la altura máxima de la vía antigua de 616 metros, baja a 322 metros y la longitud de 131 kilómetros a 97 kilómetros,

lo que da 294 metros verticales de menor altura y 34 kilómetros de menor recorrido. Para obtener estas apreciables ventajas se está perforando dos grandes túneles: el de Monte Adone, de 7,135 metros de largo y el de Los Apeninos, de 18,510 metros. Ambos de *doble vía* y *electrificados*, como los ya citados a través de la cordillera de los Alpes. El total de los túneles consultados en esta rectificación alcanza a 30 kilómetros.

Se estima que a fines de este año, cuando esté terminada la *directtissima Bologna-Firenze*, como allá se la denomina, el tren *rápido* de Roma a París (vía Apeninos y Simplón), podrá hacer el trayecto de 1,500 kilómetros que media entre ambas capitales, quizás en 20 horas, siendo que actualmente un viaje de Buenos Aires a Santiago (vía Juncal), con sólo 1,430 kilómetros de recorrido, apenas si se hace en 36 horas, casi el doble....

Y lo dicho con respecto a reformas de trazados en líneas europeas. también se viene realizando con iguales propósitos en ferrocarriles americanos, cuya manifestación más importante y *reciente* es la efectuada en los Estados Unidos por el reputado ingeniero Davit H. Moffat, para acercar al Pacífico la ciudad de Denver (Estado del Colorado) para lo cual se ha debido rectificar la línea que pasa por Salt Lake City (Estado de Nevada).

Efectivamente, entre ambas ciudades, para *acortar* a un *mínimun* el trayecto, se proyectó una *línea recta* y todavía para *bajar* el nivel de actual ubicación, se acordó la perforación de un largo túnel, el que acaba de ser terminado y entregado al servicio público con gran regocijo de la localicalidad. El túnel Moffat, ateniéndome a las

noticias que obran en mi poder, tiene 10 kilómetros de largo, siendo así el de mayor longitud en los Estados Unidos; fué iniciado en Octubre de 1923 y terminado en Febrero de 1928, con un costo de 18 millones de dóllars, o sea de 145 millones de pesos chilenos y ha acortado en 285 kilómetros la distancia que media entre Denver y Lake Salt, o sea en algo muy próximo a lo que hay entre Santiago y Linares en nuestros ferrocarriles del Estado.

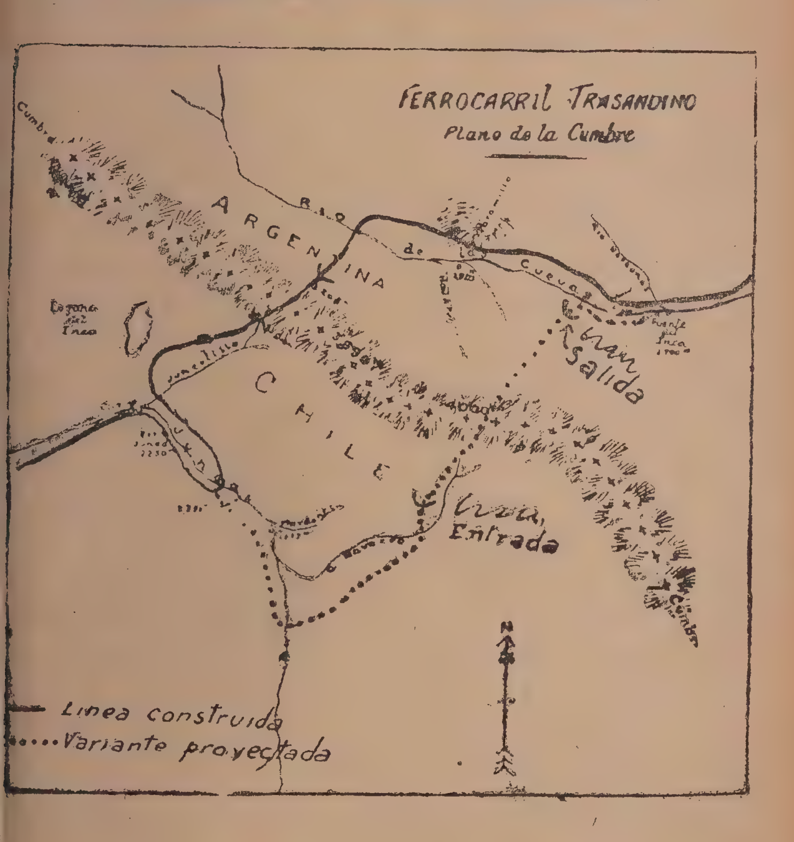
Ejemplos como lo citados no sería difícil multiplicar; pero creo que bastan para manifestar la importancia de la tésis y lecciones que ellos encierran.

Las experiencias citadas, se podrían, pues, aplicar en nuestro Transandino con efectos del todo similares, modificando el actual trazado cordillerano, o sea trocando el actual túnel de cumbre por un otro, ubicado a un nivel más bajo, aunque sea de considerable mayor longitud.

Todo sería cuestión de estudios a realizar y de dineros, a invertir.

Conversando sobre este tema en cierta ocasión con don Mateo Clark, me dijo que él y su hermano Juan siempre fueron partidarios de esta solución, costosa en sus comienzos, pero económica en sus finalidades, añadiéndome que en los archivos de la Empresa del Transandino seguramente habían muchos planos y estudios cordilleranos conducentes y aprovechables al respecto, entre los cuales me citó un trazado que conducía a un túnel muy próximo a 15 kilómetros de largo, según el cual la línea se internaba en Chile por la quebrada de Navarro (afluente del río Juncal), y salía en la Argentina en el valle de

Las Cuevas, en las proximidades del Puente del Inca, con lo cual se ahorraban casi mil metros verticales en altura y alrededor de 25 kilómetros de desarrollo.



—Cuántas horas de menor viaje significaría esta solución?

Sin embargo, estimo que lo más práctico y conducente

sería que estos estudios se renovaran ahora en el terreno, para proyectar así lo más conveniente y razonable, aprovechando todos los medios y procedimientos modernos en materia de reconocimientos, incluso los de *aviación*, que tanta utilidad empiezan a prestar en los levantamientos topográficos de regiones abruptas e inhospitalarias, como las de la cordillera de Los Andes.

Con estos antecedentes, me permito, pues, insinuar o si se quiere *recomendar* a los organismos técnicos directivos de ambos países o de la propia Empresa del Transandino-Unido, la designación de una *Comisión Internacional mixta*, de ingenieros argentinos y chilenos, para que estudie en el terreno, a la vista de anteriores estudios y con criterio profesional amplio y moderno, el problema esbozado en estas líneas.

Si esta recomendación mereciera los honores de su aceptación y si se lograra bien aprovechar el tiempo disponible podría quizás adoptarse una solución definitiva relativamente próxima, cuyo estudio preliminar, en sus líneas generales, podría constituir uno de los números más interesantes llamados a ser considerados en las deliberaciones del futuro 3.er Congreso Sud-Americano de Ferrocarriles, que, por resolución de nuestro Gobierno, debe sesionar en Santiago de Chile en Septiembre de 1929.

LA EUROPA ACTUAL

Al estimable compañero de viaje
Don José Luis Troncoso.

A nuestro arribo a esta capital, después de la interesante jira turística que acabamos de realizar a través de las más importantes naciones de La Europa, algunos amigos y periodistas han tenido a bien formularnos preguntas sobre diversos tópicos relacionados con la estabilidad social, política y económica del viejo mundo, aún no repuesto de los estragos de la gran guerra. Para satisfacer tales consultas hemos redactado este artículo en el cual, sin pretensiones de decirlo todo y como juicio meramente *personal*, pasamos a exponer algunas impresiones y reflexiones que esperamos sean leídas y apreciadas con la sinceridad en que han sido escritas.

Seguiremos para ello el propio itinerario de nuestro viaje y limitándonos a estampar sumariamente sólo lo más digno de considerar.

* * *

La primera nación que nos fué dado visitar en la Eu-

ropa fué *Italia*, en la cual pasamos cinco semanas de inolvidable recorrido, admirando sus más hermosas y florecientes ciudades, desde Génova hasta Nápoles, (vía Milán, Venecia, Florencia, Perugia, Asís y Roma), y circunstancialmente estudiando la eficacia de la acción depurativa y constructiva del tan discutido gobierno del señor Mussolini.

Muchos recordarán el pasado reciente de esta nación, que unida a Alemania y al Austria por un tratado solemne, de defensa y ataque, tan pronto como estallara la gran conflagración de 1914, comprendiendo que su situación geográfica y mediterránea, la convertiría a corto plazo, en una deplorable y segura víctima del poderío de la escuadra inglesa, resolvió primeramente mantenerse neutral y sabiamente presionada después, hacer nada menos que causa común con los propios enemigos de sus ex aliados...

Terminada y liquidada la guerra, Italia obtuvo las compensaciones territoriales solicitadas y su pabellón pasó a flamear como dueño y señor en las costas del Adriático; pero cuando empezaba a saborear sus éxitos, fué de súbito presa, en su régimen interno, de las intemperancias anárquicas de un partido político que adueñándose en forma violenta del poder, la tuvo al borde de un precipicio muy hondo y muy pavoroso.

Efectivamente, el comunismo-soviético, que hoy tiene agónico al gran Imperio ruso, se enseñoreó en la Italia en tal forma y con tanta intemperancia, que antes de un lustro de dominio, desorganizó las industrias, destruyó la movilización y todo lo maleó, llegándose así a producirse en el Reino, un caos tan espantoso y tan desconcertante que

sólo logró salvarse gracias a la acción oportuna y decidida de un hombre, Mussolini, que conociendo, como antiguo militante, muy de cerca las modalidades y doctrinas disolventes de ese partido, organizó con elementos *civiles* y *apropiados*, una expedición salvadora, que al penetrar victoriosamente en Roma, logró imponer a la Corona amedrentada y a los políticos corrompidos y a la propia chuzma ensoberbecida, su mandato imperativo y su voluntad de hierro, inquebrantable, para convertirse desde entonces en *Capo del Goberno*.

A grandes males, grandes remedios.

Fué entonces, como lo decíamos, cuando Mussolini aniquiló a golpes despiadados el comunismo, declarando, al iniciar su prolífico Gobierno, que adoptaría como divisa propia, las relevantes declaraciones revolucionarias francesas de 1789, sólo que trocaría *la igualdad*, por la jerarquía; la *libertad*, por la disciplina y la *fraternidad*, por el nacionalismo.

Si las teorías se juzgan por los éxitos, hay que convenir, después de cinco años de experiencia, que este ilustre mandatario no sólo supo obrar en momentos muy oportunos, cuando se iniciaba la *agonía* de su patria, sino también con extraordinario talento y energías constructivas, porque la Italia de hoy se parece poco a la Italia de Nitti. Todas las impresiones recogidas nos permiten pues decir que el indiscutible resurgimiento de la nacionalidad italiana se viene victoriosamente laborando a la sombra de la tranquilidad y del trabajo, que ha logrado imponer el *facismo*, la doctrina y el imperio de Mussolini.

Por lo demás, justo es decir, que el señor Mussolini,

después de dolosos actos de violencia, que juzgó indispensable realizar, ha contado y sigue contando con la aceptación pasiva del pueblo y la cooperación inteligente de sus Ministros, que él supo *elegir* y *selectar* entre sus más preparados y fervientes partidarios. De ahí que en Italia se queme hoy tanto incienso al facismo y a su ilustre jefe y fundador y en ello habrá de perpetuarse hasta que el poderío, en su común y humana degeneración, no engendre, como suele acontecer, las arbitrariedades y el despotismo.

Estos temores por lo demás, son hijos de las enseñanzas de la historia, ya que no debe nunca olvidarse que en la antigua Roma, el Senado dispuso que los vencedores fueran siempre acompañados por esclavos que cuidaran de decirles al oído:

—Acuérdate que eres hombre......

Las adulaciones suelen malear los criterios más firmes. De ahí que siempre sea útil que los Dioses bajen a la Tierra.

Cuentan que en cierta ocasión en el palacio de Versalles, uno de los grandes aduladores de Luis XIV, el dramaturgo Moliere, dijo al célebre Monarca:

—Los reyes ilustrados como vos, tienen, como el mismo Dios, la visión sagrada de las necesidades.

Presente ahí el renombrado abate Bosuet, maestro del Delfín. y juzgando quizás sacrílegas estas expresiones, hijas del servilismo a los magnates, no pudo reprimir su indignación de católico ferviente y exclamó en alta voz, ante los cortesanos y ante el propio Rey, para que todos lo oyeran:

—Oh Dioses de carne y de sangre! Oh Dioses de barro y de polvo! Vosotros moriréis, como los demás hombres. Vemos aquí, agregó, mucha ostentación, muchos do-

celes, muchas columnas e infinitas manifestaciones de grandeza; pero quienes se adornan con tanto esplendor, no son Dioses, no son imágenes vivas de la divinidad. Son meros ídolos mudos, que aspiran el olor del incienso; pero que se manifiestan incapaces de labrar la felicidad de los hombres.

* * *

Entramos después a *Suiza*, país legendario y pintoresco que recorrimos desde Ginebra, por el sur, hasta Zurich, por el norte, admirando sus paisajes maravillosos y el abnegado trabajar de sus hijos.

Esta nación, como se sabe, se mantuvo neutral en la pasada guerra; pero para hacer respetar tan preciosa prerrogativa hubo de gastar tanto esfuerzo y tanto dinero, que sus finanzas se resintieron profundamente, por lo cual su población, que se caracteriza por un espíritu de orden ancestral y de abnegada contracción, se le vea todavía triste y penosamente subyugada, ante la pesadumbre de grandes y aplastantes contribuciones.

—No es verdad que contrista el alma el ver una colectividad tranquila y trabajadora, condenada por años y lustros de años, a la dura y pesada tarea del trabajo sin divisar por de pronto, otra compensación que satisfacer en dinero y en sudores lo que el Estado requiere para la satisfacción de sus compromisos y obligaciones?

* * *

Una impresión similar nos dejó la visita a *Bélgica* sólo que ahí se observaba mayor fatiga y mayores decepciones y hasta si se quiere una voluntad más deprimida para reconstruir el poder industrial de antes, por el temor, quizás fundado, que un nuevo vendaval político venga a hechar por tierra lo edificado a costa de tantos sacrificios personales y colectivos.

Sabido es que desde las guerras napoleónicas y quizás desde época más lejana aún, la Bélgica parece condenada a ser el campo de batalla de la Europa.

* * *

La situación actual de la *Francia* también es de serias inquietudes, porque a pesar de haber mediana y penosamente resuelto su problema financiero, valorando y estabilizando el franco, tiene en su interno, con el comunismo, una granada traidora, que cualquier día puede explotar. Hace poco, con motivo de la electrocución en los Estados Unidos de los anarquistas Sacco y Vanzetti, se formaron a nuestra presencia, en los más populares boulevares de París, asonadas y barricadas tales, que la policía sólo logró barrer a costa de muy duros sacrificios, lo que hace presumir y temer que en la campaña electoral del próximo año, donde habrá de librarse la batalla definitiva entre los elementos avanzados de los partidos extremos y los que prohijan el orden, se puedan producir dolorosas sorpresas, dado el carácter levantizco e impulsivo de su pueblo.

Como se recordará además, la Francia pasó, año y medio atrás, por una crisis política-económica de suma gravedad, en que la libra esterlina llegó a cotizarse en 250 francos y en que los Ministerios, por prestigiosos que fueran, caían y caían, derrumbados al embate de las pasiones de los hombres y de la acción corrosiva de un parlamentarismo sin control, hasta que el peligro común *impuso* el estado de tregua actual, encabezado por Poincaré; pero para ello ha sido necesario que los Partidos abdicaran de sus programas y todavía que se resolvieran a dotar al primer Ministro de facultades extraordinarias, tan dictatoriales como las que actualmente ejercitan Mussolini en Italia y Primo de Rivera en España.

Para evidenciar lo anterior nos bastará decir que a lo menos mantiene hoy diez diputados en la cárcel, por sedicientos delitos de lesa patria, o citar el lenguaje imperativo de sus discursos, que no son de petición, sino de mando imperativo.

Días antes de salir de París, por ejemplo, se inició en el Palacio de Borbón la discusión de los Presupuestos Nacionales para 1928 y al dar lectura el Secretario del Informe de Comisión y a algunas modificaciones propuestas por algunos de sus miembros, el Premier se limitó a *vetarlas* imperativa y lacónicamente, diciendo:

—No *permitiré* que se haga reducción alguna en los impuestos, ni aumento alguno en los gastos. El Presupuesto *debe* ser aprobado sin dilación por el Congreso, *tal como ha sido enviado* por el Gobierno. Esta es mi única y última disposición. Dicho lo cual abandonó la sala...

El inveterado poder parlamentario de la Francia es hoy pues un mito, una sombra que tiende más y más a esfumarse, todo lo cual se hace con la complicidad patriótica de la prensa y de la opinión pública; pero la ebullición subterránea de los partidos extremos vive latente. De ahí los sobresaltos y temores a que hemos aludido, ante las posibles y previstas sorpresas en la elección general próxima.

Sin embargo la masa general tiene fe en el porvenir interno o si se quiere en que los jefes políticos de los Partidos responsables, los señores Herriot, Marín, Serraut y Tardié, obligados por el peso de la opinión consciente y los temores de mayores descalabros, sigan colaborando al lado de Poincaré y de Briand, apóstoles abnegados de la estabilidad interna y de la paz externa de la legendaria Francia, faro secular de la humanidad pensante. (*)

(*) Mientras se imprimía este libro, en Mayo de 1928, se han verificado las elecciones generales a que se hace referencia más arriba y cuyos resultados han sido los siguientes:

En Francia la política de Mr. Poincaré obtuvo un éxito quizás superior al previsto y los *comunistas*, una derrota aplastante y en Alemania. por lo contrario, el partido nacionalista de gobierno ha quedado en vergonzante minoría, triunfando ruidosa e inesperadamente el *socialismo* y demás partidos que propiciaban un republicanismo franco y el acercamiento con la Francia y demás países exaliados, para afianzar la paz europea y la cooperación económica mundial. Con tal motivo la prensa augura la organización de un Ministerio de franca *coalición*, tal como el que gobierna hoy en Francia, formado por los socialistas, demócratas. y el partido del pueblo, que unidos tienen una mayoría considerable dentro del Reichstag.

Estos extraordinarios acontecimientos hacen preveer pues. no sólo una próxima evacuación reheniana, sino también la revisión del plan Dawes, o si se quiere. el asercamiento franco-alemán, que desde antiguo vienen auspiciando los señores Briand y Stressemann en las Conferencias de Ginebra.

* * *

Pasamos después a la *Alemania*, donde nos fué grato admirar el espíritu tradicional de orden y de respeto que caracteriza a esa nación.

No parecía la vencida de 1918.

Se observaba en ella un deseo vehemente y perfectamente explicable de que los aliados retiren cuanto antes las fuerzas militares que a título de resguardo de los Tratados, aún mantienen en la región reheniana; como así mismo de zafarse en cualquier forma y en el más breve plazo, del pesado tributo establecido por el Plan Dawes para la liquidación de la Gran Guerra, que hasta ahora ha satisfecho con honrada exactitud. Por lo demás, la política interna y externa que desarrollan el Presidente Hindenburg y su primer Ministro Stresemann parece inspirar confianza a todos y contribuir eficazmente al resurgimiento gradual y efectivo de la aniquilada Europa.

La impresión optimista sobre el futuro de esta gran nación que acabamos de estampar y que ya antes, en el capítulo titulado *En tierra alemana*, habíamos también expresado con mayores fundamentos, es algo que fluye natural y lógicamente cuando se la visita sin prevenciones en su contra, y tanto es así, que hasta escritores de nombradía en materias internacionales, que hasta ayer militaron en filas enemigas, como ser el eminente filósofo italiano Guillermo Ferrero, no han trepidado en emitir conceptos tan nítidos como el siguiente:

«La derrota de 1918, ha dicho este distinguido escritor, ha sido fatal para los Hohenzollerns, para las otras dinastías alemanas, para la oligarquía militar que gobernaba a Alemania y para el sistema de Bismark, como la derrota de 1870 fué fatal en Francia a la dinastía de los Napoleones; pero si ha causado sufrimientos al pueblo alemán, no ha destruído su vigor, ni su posibilidad, como la derrota de 1870 hizo sufrir a Francia, sin aniquilarla. La potencia de Alemania no es ni un privilegio concedido por Dios a un pueblo elegido, como dicen ciertos admiradores, ni una tenebrosa obra del Diablo, como pretenden ciertos enemigos. Es un fruto maduro por el tiempo en el árbol de la historia. Ha sido pues una ilusión creer que se le ha podido hacer caer sacudiendo el tronco en su base, como esperaban muchos enemigos de Alemania. Sólo el tiempo que está madurándole, tendrá la fuerza para desprenderle cuando su hora haya llegado.

«Alemania, agrega más adelante, no murió en 1918 y no está a punto de resucitar hoy o mañana en la Sociedad de las Naciones; ha *continuado* viviendo desde el fin de la guerra hasta ahora su vida multiforme y poderosa, resultado de su fuerte complexión, formada a través de tantos siglos de historia. A pesar de la guerra y de la derrota, sigue siendo la nación *más poderosa* de la Europa. Es menos rica, pero es más numerosa, más instruída, más laboriosa, que Inglaterra; es menos fina que Francia, pero es también más numerosa e igualmente instruída que ella. Si su

potencia militar ha sido destruída, la de sus rivales y vencedores se tambalea también».

Vemos pues que una pluma hasta hace poco *combatiente*, confirma lo que ahora cifra aun otra *neutral*.

* * *

Pero este relativo bienestar de la Alemania, ya que es bastante duro y penoso el mucho producir y mucho trabajar sólo para satisfacer deudas del pasado, se rompe súbitamente al seguir hacia el sur, al entrar a *Cheko-Slovaquia*, a *Austria* y a *Yugo-Slavia;* naciones surgidas de improviso, para complacer el espíritu visionario del Presidente Wilson, y en las cuales se nota una pobreza lamentable y en donde reina un comunismo difícil de contrarrestar.

En una de ellas, en Austria, inveterado asiento antiguamente del poderío incontrarrestable de los Hapsburgos, impera hoy un sovietismo que apena el alma y que tuvo en los propios momentos de nuestra visita un estallido formidable, feroz, que sólo pudo ser reprimido a costa de mucha sangre. El pueblo inconsciente de Viena, con la complicidad pasiva de su policía comunal, saqueó durante tres bochornosos días una parte de la gran ciudad e incendió uno de los más ornamentales edificios de la capital, el Palacio de la Justicia, por el único delito de albergar jueces dignos, que habían dado pruebas de estar dispuestos a castigar como se lo merecen, a los criminales de lesa-patria y a los atentadores de lesa-humanidad.

En esos días rojos, de tétrico recuerdo, la sombra pavorosa de Lenin se paseó impune por el Palacio de Schoenbrun y por los antiguos y señoriales dominios de María Teresa y Francisco José.

—No serán estos fermentos una consecuencia de la dispersión y fraccionamiento del antiguo y extenso Imperio Austro-Húngaro?

Para que se aprecie en mejor forma la cruel y funesta desmembración de este imperio, bastará recordar que él abarcaba desde Alemania y Rusia por el *Norte*, hasta Italia y el Adriático por el *Sur*, y desde Rumania y Bulgaria por el *Oriente*, hasta Suiza por el *Poniente*; como asimismo, que al disgregarse, siguiendo la doctrina de Wilson, perdió casi el total de su territorio y población, que pasaron a formar parte o a dar vida a otras naciones.

Al *norte* se formó la República Tcheco-Slovaca; al *sur* Italia extendió su soberanía sobre Trieste y el Trentino y con Servia, Montenegro y algunas regiones del sur, se formó el reino Servio-Croata-Sloveno.

Además, Hungría también se separó del Imperio Central, que quedó así apenas reducido a la capital, Viena, y a algunas comarcas vecinas, formando en su total un territorio de 83,000 Kms. cuadrados de superficie, con una población de seis y medio millones de habitantes.

Menos de lo que actualmente tiene en superficie nuestra provincia de Llanquihue!...

Esta situación de desmedrada pobreza y de difícil o imposible resurgimiento, ha hecho surgir en Austria una corriente cada día más poderosa y decidida: la anexión simple y llana a la Alemania. Como es fácil comprenderlo,

el *auschluss*, que tal es el nombre de tan curiosa aspiración regional, es francamente resistida en Londres y París, y subterráneamente estimulada desde Berlín; pero no nos extrañaría que andando el tiempo y contagiando a los vecinos, llegara a transformarse en un verdadero y amenazante pan-germanismo, capaz de provocar una nueva conflagración mundial, más terrible aún que la de 1914.

Siempre será difícil y peligroso ponerle compuertas al mar.

* * *

Para completar nuestras impresiones sobre el viejo mundo, quisimos también asomarnos a la *Inglaterra*, pasando diez días inolvidables en Londres, la ciudad más señorial y hermosa, a nuestro juicio, de toda la Europa, lo que nos permitió admirar parques, jardines y museos sencillamente maravillosos.

Dicen que la situación financiera de la Inglaterra es difícil, tanto por la crisis carbonera que la aqueja desde hace tiempo, como por el espíritu creciente de autonomía de sus Colonias; pero, a pesar de ello el Imperio Británico se perpetúa en su política de legendaria seriedad y rectitud, y tanto es así que ésta fué la primera de las naciones que pudo arreglar con los Estados Unidos su deuda de guerra, lo que aun no consigue realizar la Francia.

En todo caso, la crisis industrial inglesa, que se traduce en una población desocupada, en un *chomage*, de más de un millón y medio de obreros, constituye una amenaza muy grave y permanente, que ni la acción mancomunada

del Gobierno y de las *Trade-Union* han logrado aún conjurar.

A pesar de esto, se puede aún decir con propiedad, que así como los Estados Unidos son hoy, *financieramente* considerados, los amos del mundo, la Inglaterra, *políticamente* hablando, *manda* todavía en Europa, ya que es incuestionable que lo que *dispone* Chamberlaine en Londres, es *acatado* sin dilación por Briand en París y por Stresemann en Berlín.

Aun no se ha esfumado del todo, pues, en el orgulloso Imperio Británico, la sombra imperativa de aquel poderoso Ministro Pitt, que en el pináculo de su poderío y en la ceguera de sus arbitrariedades, dijera en cierta ocasión, en pleno parlamento de su país:

—Si la América se atreviera algún día a fabricar *un clavo* de herradura, le haría inmediatamente sentir *todo el peso* de los cañones de la escuadra de la Inglaterra.

¡Cómo han cambiado los tiempos!...

* * *

Antes de terminar este cuadro de *impresiones* podríamos también referirnos a la *Rusia*, que agoniza política y económicamente al imperio de un régimen de gobierno tan odioso como imposible, como asimismo a la *España*, que dentro del dictatorialismo del general Primo de Rivera, se dispone ahora a volver al sistema institucional del pasado, y aun a otras potencias de menor cuantía, como Polonia, Grecia, etc., que se desenvuelven penosa y autocráticamente dentro de una anarquía lamentable; pero esto nos

conduciría a referirnos a algo que no hemos presenciado u observado personalmente. En todo caso, el análisis hecho y la lectura de los acontecimientos de todo orden que la prensa a diario comenta, nos permiten decir, sin temor de equivocaciones, que la antigua Europa, modelo otrora de cultura y bienestar, pasa hoy por un período de inquietudes político-sociales muy poco envidiables y que, grueso modo, semeja a un convaleciente de enfermedad larga y grave, que requiere para su reposición mucha dieta y mucho sol.

De ahí que cualquiera incidencia, chica o grande, en su marcha actual pueda romper el equilibrio que todos se esfuerzan en conservar y hasta provocar, sea una conmoción interna o una conflagración internacional, que tendría consecuencias terribles y decisivas en sus destinos.

Esto lo comprenden perfectamente los hombres que gobiernan y los que dirigen la prensa responsable, lo que explica y justifica la prudencia de los primeros y el ambiente mesurado de la segunda, ante el común convencimiento de que para vivir se requiere contemporizar.

* * *

Para mantener y robustecer este equilibrio el espíritu previsor e idealista del Presidente Wilson, propuso o impuso a creación de un organismo regulador, la *Sociedad de las Naciones*, encargado de limar las asperosidades y soldar las rasgaduras que se presentaren; pero hay que convenir con la experiencia de los años, que, a pesar de que el oficialismo se esfuerza en prestigiar esa Institución, su inve-

terada *ineficacia* tiende, cada día más y más, a *restarle* influencias y estimarla como un mero *camouflage* político internacional.

En igual forma fracasó Bolívar en Panamá cuando, siglo y medio atrás, trató de apaciguar las naciones sud-americanas recién independizadas del dominio y absolutismo español, y vienen asimismo fracasando, a mi juicio, las *Conferencias Pan-Americanas*, iniciadas en Wáshington en 1890, donde el predominio político-económico de los Estados Unidos ha sido y seguirá siendo aplastante e incontrarrestable.

Efectivamente, y aunque la prensa trate de disimularlo y los hombres públicos de paliarlo, lo único real y verdadero que hoy se advierte es que en Europa se estima que la Sociedad de las Naciones, al no resolver nada y al aplazarlo todo, ha perdido su inicial prestigio y, por consiguiente, su anhelada eficacia, considerándosela como una mera tribuna, donde altas y prestigiosas personalidades mundiales van, sin sentirlos, a pronunciar pomposos discursos y a enunciar trascendentales teoremas que al aceptárselos, serían quizás los primeros en burlar, ya que siempre han imperado en sus deliberaciones el egoísmo y las conveniencias de los *grandes*, ante el sacrificio irrevocable de los *chicos*, al tenor de una psicología internacional tan antigua como el mundo y, por consiguiente, muy difícil, si no imposible de modificar.

Se ha proyectado el *desarme* y la Inglaterra se ha opuesto, por estimarlo contrario a su inveterada preponderancia naval.

Se ha insinuado el *arbitraje obligatorio* y la Francia e In-

glaterra mancomunadas no han tardado en manifestar que aquello no pasa de ser una bella utopía, que pugna con la autonomía de las Naciones.

Alemania quiso ampliar el espíritu de Locarno y hubo de desistir por falta de ambiente en la Asamblea.

Las pequeñas Potencias han solicitado garantías para sus actuales deslindes territoriales, y los grandes Estados no han tardado en manifestar que, al no haber amenazas al presente, toda resolución previa al respecto sería de seguro incongruente.

Para qué seguir, cuando hay la certidumbre no confesada, pero real, que los poderosos han hecho, hacen y harán siempre lo que más les convenga, o, si se quiere, que es peligroso cerrar puertas que en un futuro puede que haya necesidad o conveniencias de abrir...

—Habría podido la Italia de Mazzini y de Cavour realizar en 1870 su anhelada unión, respetando las fronteras y derechos pontificios de entonces?

Evidentemente que no, y quizás ante ese recuerdo la prensa de Roma se mostró cruelmente sincera al comentar no ha mucho las proposiciones de desarme, arbitraje y seguridades a que hemos hecho referencia, diciendo con rara y cruda franqueza:

> «La Italia no puede, ni debe aceptar ningún protocolo de paz forzada, ya que es antipatriótico y antihumano detener la solución de los Estados, creando la inmovilidad eterna y absoluta de las fronteras y aprisionar así el dinamismo de los pueblos jóvenes, que constitúye la mejor garantía para la vida y pro-

greso del mundo. La Italia no puede admitir que las actuales condiciones mundiales de las diversas naciones, queden indefinidamente invariables, porque su interés y su ética superior de Estado que aspira a crecer, le obliga a asumir una actitud de oposición resuelta a todo aquello que constituya un insulto a la historia y al interés movedizo de la humanidad».

Y lo propio, aunque en términos menos contundentes y francos, ha dicho la prensa de Londres, París y Berlín, confirmando así el aforismo de que los pueblos de mentalidad e intereses *diferentes* es muy difícil que se asocien en un bien de *interés común*.

Hace años, gobernando la Inglaterra en su calidad de primer Ministro Mr. Mac-Donald, reconocido y prestigioso jefe del partido laborista, provocó en Londres una Conferencia Internacional muy bullada para asestar, en conformidad a su avanzado socialismo, un golpe de muerte a la guerra e imponer el arbitraje como solución única y obligatoria de todas las contiendas y, aunque parezca un sarcasmo, a su término, a raíz de la sesión de clausura, los Delegados fueron invitados ceremoniosamente a presenciar las evoluciones de cien *dreadnougghs*, formidablemente armados, que parecían decir:

—Os ofrezco la paz siempre que vuestras Naciones se resuelvan a acatar las disposiciones de Inglaterra. De lo contrario, ahí tenéis mil cañones que os hará reflexionar...

En tal forma terminan, por lo general, casi todas las Conferencias por la paz del mundo, lo que hasta los propios pacifistas a *outrance* no temen confesar. A este res-

pecto se suele citar por su laconismo intencionado, un telegrama enviado por el prestigioso Ministro Briand a su amigo Le Bon, tan escéptico en materia de buenas soluciones, desde la propia sala de Locarno, al firmar con la Alemania el famoso tratado de ese nombre y que a la letra decía:

«*En fin le destin favorice quelque fois les fous*».

Y, cosa curiosa, a pesar de tan sonada excepción, el gran psicólogo que acabamos de citar sigue aun perseverando en su inveterado pesimismo, como lo atestigua la publicación de su reciente y sensacional libro *L'evolution actuelle du Monde*, en el cual, con nuevos argumentos y mayores razonamientos, llega a la conclusión de que la humanidad continúa viviendo un período de tantas contradicciones, de tantas *antinomias*, como él las denomina, que se hace muy difícil, sino imposible, formular vaticinios ciertos e inamovibles sobre los destinos de las Naciones.

> «La evolución actual del mundo, dice, ha *creado* entre las Naciones una inter-dependencia económica tal, que ninguna podría subsistir sin el concurso de las otras; pero al mismo tiempo que la comunidad de intereses *aproxima* a los hombres, la discrepancia de sus sentimientos ancestrales los *separa*, pues hay que convenir que jamás los odios internacionales han sido más intensos que al presente».
>
> «Es verdad que las antiguas monarquías, agrega, han sido reemplazadas por gobiernos democráticos; pero hay que convenir también que a medida que ha *crecido* el poder de los Parlamentos, ha ido en *aumento* la impotencia de éstos para gobernar, por lo cual se

ha visto la necesidad de reemplazarlos, sea por Dictadores, como en Italia y España, o meramente por Ministros omnipotentes, munidos de poderes prácticamente dictatoriales, como en Francia».

De ahí que los pueblos modernos, al tenor de las observaciones de Mr. Le Bon, parecen condenados hoy a *soportar* gobiernos parlamentarios impotentes y en más de una ocasión corrompidos, o a *aceptar* dictaduras que, a pesar de sus defectos, se están manifestando más eficientes que los primeros. Y en este real dilema habrá de perpetuarse la Europa, por no decir la humanidad, hasta que las dictaduras se tornen en imposibles o las multitudes, olvidando quimeras y utopías irrealizables, se resuelvan a *prestigiar* los parlamentos, llevando a ellos, no demagogos que les mientan esperanzas, sino patriotas que les brinden bienestar y realidades.

Ing. SANTIAGO MARÍN VICUÑA.

Santiago de Chile
Febrero de 1927-Junio de 1928.

Bibliografía del autor

		Págs.	Año
1.	A través de la Patagonia	202	1901
2.	Tabla para la cubicación del movimiento de tierras	17	1901
3.	Los ferrocarriles de Chile (1.ª edición)	200	1901
4.	El laudo arbitral de S. M. Británica	28	1902
5.	El regadío del país	12	1905
6.	El regadío de Talhuén (Ovalle)	35	1906
7.	La minería de Combarbalá	15	1907
8.	La minería en Illapel	20	1907
9.	Informes sobre el ferrocarril longitudinal	117	1908
10.	El ferrocarril longitudinal	25	1908
11.	La ley de regadío de la República Argentina	25	1908
12.	La ley de regadío de la República de Chile	18	1910
13.	Los ferrocarriles de Chile (2.ª edición)	193	1910
14.	El ferrocarril de Freire a Cunco	15	1910
15.	Informe sobre el puerto de Mejillones	42	1911
16.	Chile ante el Congreso Científico de Buenos Aires	380	1911
17.	El régimen administrativo de los F. C. del Estado	112	1912
18.	La sección de ingeniería del 1.er Congreso Científico Pan-Americano. (Vol. I)	505	1912
19.	La Sección de ingeniería del 1.er Congreso Científico Pan-Americano (Vol. II)	325	1912
20.	Los ferrocarriles de Chile (3.ª edición)	190	1912
21.	Informe de la Comisión Inspectora de los Ferrocarriles del Estado	145	1913

	Págs.	Año
22. La explotación del ferrocarril longitudinal..........	55	1914
23. Ferrocarriles Internacionales..........................	53	1914
24. La nacionalización de la industria minera..........	16	1915
25. El ferrocarril Pan-Americano..........................	18	1916
26. Los ferrocarriles de Chile (4.ª edición)	520	1916
27. El ferrocarril Pan-Americano (2.ª edición)..........	40	1917
28. El avalúo territorial de la República..................	90	1917
29. Problemas nacionales....................................	102	1917
30. El mineral de El Teniente...............................	36	1917
31. La navegación fluvial.....................................	23	1917
32. La valoración territorial de la República...........	325	1918
33. La ley de caminos...	30	1919
34. La división comunal de la República.................	250	1919
35. El cobre en Chile...	43	1920
36. Ferrocarriles Internacionales (2.ª edición)..........	40	1921
37. El Petróleo..	16	1922
38. El regadío de Tacna.......................................	20	1922
39. El oro en Chile..	40	1922
40. El terremoto de Atacama................................	30	1923
41. Ecos de un Centenario...................................	45	1923
42. El ferrocarril de Cocule a Lago Ranco,...........	25	1923
43. La riqueza minera de Chile.............................	40	1924
44. Por los Estados Unidos..................................	280	1925
45. El régimen antialcohólico en las provincias de Tarapacá y Antofagasta..............................	16	1926
46. Tres temas de interés nacional.......................	50	1926
47. Consideraciones generales sobre las industrias, finanzas y problemas nacionales....................	150	1926
48. Política ferroviaria de la América..................	160	1927
49. Sobre ferrovías internacionales......................	25	1928
50. Viajando..	200	1928

PROXIMAMENTE:

Don Mateo Clark.—Su vida y sus Obras

ÍNDICE

Págs.

Dedicatoria 7
Prólogo de don José Miguel Echenique Gandarillas 9
Antecedentes 17
En el Transandino.—Las provincias de Cuyo y su tributación chilena.—Los hermanos Clark y el Transandino.—Las altas tarifas imposibilitan todo intercambio inrernacional.—Lo que nos dijo un Agente General de Turismo.—Anomalías de la explotación y carestía de los servicios.—Necesidad de que Chile cuide su puerta oriental 19
A bordo del "Julio César".—Salida de Santiago.—Adiós a Buenos Aires.—En Montevideo y Río de Janeiro.—La vida de a bordo.—En el Mediterráneo.—Llegada a Barcelona y Génova.—Doce mil kilómetros de travesía.—Contemplando la Riviera 28
En Tierras Consagradas.—En el corazón de Umbría.—La puerta Augusta.—Los corsos y reliquias de Peruggia.—El anillo nupcial de la Virgen María.—Con el Arzobispo Rosa.—Il tramonto peruggiano.—Hacia Gubio y Assis.—Panoramas místicos.—Anatole France.—Con el filósofo Joergensen. Ante el féretro de San Francisco.—La voz de lo infinito.... 37
El turismo en Italia.— L'Enit y el Touring Club.—Programas y actividades de atracción.—Lo que significa el turismo en la economía nacional.—Cifras elocuentes.—Chile y el turismo 44

Págs.

Los Ferrocarriles de Italia.—Nociones geográficas.—Una atención del Ministro de Comunicaciones.—Estado actual de las ferrovías italianas.—La red estadual.—Conexiones internacionales.—Característica de los trazados.—Conveniencia de economizar altura y alargar los túneles.—Aplicaciones a los ferrocarriles chilenos.—La tracción eléctrica.—Su aplicación en Italia y en Suiza.—La tarificación de los ferrocarriles de Italia.—Datos comparativos con las de Chile.—Análisis financiero de la explotación de las ferrovías estaduales de Italia.—Lo que fué el régimen comunista.—La administración mussolínica.—Balances reveladores.—Lo que es hoy el servicio ferroviario 5

El turismo en Francia.—En el Touring Club.—Una institución que progresa.—Cooperación social y provincial.—La Oficina Nacional de Turismo.—La competencia caminera en Europa.—Característica del turismo francés.—Lo que el turismo produce a la Francia.—Cifras reveladoras. Doscientos millones de francos diarios.—Las exportaciones invisibles.—El turismo como fuente de recursos nacionales........

En tierra alemana.—Salida de Bruselas.—Llegada a Colonia.—Navegando el Rhin.—Instituciones del bienestar social.—Camino de Berlín.—La Legación de Chile.—Una gestión afortunada.—Con el príncipe de Prusia.—En los palacios de Postdam.—Genialidades de Federico el Grande.—Una contienda histórica.—La Justicia de Prusia y las aspas de un molino.—Hacia Dresden.—Visitando una Exposición papelera.—Reminiscencias de la industria forestal.—Consumos mundiales y expectativas chilenas.—Cruzando la Scheco-Slovaquia, el Austria y la Hungría.—En Munnich.—Un Museo imponderable.—Camino de Suiza.—El resurgimiento de la Alemania.. 95

Una visita a Blasco Ibáñez.—En el Hotel Claridge.—Recuerdos de juventud.—El político y el literato.—Una vida accidentada.—«Los Cuatro Jinetes del Apocalípsis.—Cele-

Págs.

bridad y fortuna.—Una opinión de Mr. Collier.—Las preciosidades de Fontana Rosa.—Futuras publicaciones.—Un panorama parisiense.. 113

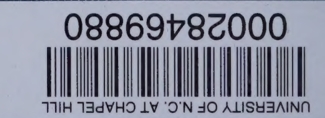
En el Balneario de Vichy.—Reminiscencias históricas.—Madame de Sevigne y Napoleón III popularizan Vichy.—Las fuentes curativas y los baños termales.—El buen vivir en los balnearios.—Las placideses de Vichy.—Dos personajes.—El Rey de Egipto y un Almirante ruso.—Las termas chilenas.—Necesidad de modernizar y confortalizar sus instalaciones... 126

Tres cartas de interés público.—Los servicios postales de Italia.—La construcción de Caminos por Sociedades Anónimas.—El acuerdo aduanero franco-alemán........................ 139

Soluciones que urgen.— Reminiscencias históricas.—Por que el ferrocarril del Pacífico ha supeditado al Transandino —Las actuales tarifas de carga y pasajeros del Transandino.—Comparación con las de otros servicios similares.—Necesidad de modificar el trazado del Transandino, para economizar altura y longitud.—Lo que se ha hecho a este respecto en Italia, Suiza y Estados Unidos.—Los túneles de Mont Cenis, San Gotardo, Simplón, Monte Adone, Apeninos y Moffat.—Una solución conveniente........................... 152

.. Europa actual.—Impresiones de Italia.—La política de Mussolini.—La situación de Suiza y Bélgica.—Impresiones de Francia.—La política de Poincaré.—Impresiones de Alemania.—La política de Stressemann.—La desmembración del antiguo imperio Austro Húngaro.—Impresiones de Inglaterra. — La política de Mr. Chamberlaine.——Inquietudes políticas y sociales de la Europa.—Ineficacia de la Sociedad de las Naciones.—El dominio de los fuertes.—Lo que dice la prensa italiana.—Una anécdota de Mr. Mac-Donald.—Un libro de actualidad.—Necesidad actual de los Gobiernos fuertes.—Conclusión 169

Bibliografía del Autor.............. 189


00028469880
UNIVERSITY OF N.C. AT CHAPEL HILL